

AMEDEO MECOZZI

*Scritti scelti  
sul potere aereo  
e l'aviazione d'assalto  
(1920-1970)*

VOLUME II

Il Dopoguerra e la Guerra Fredda (1945-1970)

*Commento e note biografiche e bibliografiche di  
FERRUCCIO BOTTI*



Aeronautica Militare - Ufficio Storico





*Amedeo Mecozzi*

**SCRITTI SCELTI SUL POTERE AEREO  
E L'AVIAZIONE D'ASSALTO  
(1920-1970)**

Volume II  
***IL DOPOGUERRA E LA GUERRA FREDDA  
(1945-1970)***

Commento e note  
biografiche e bibliografiche di  
*FERRUCCIO BOTTI*

AERONAUTICA MILITARE - UFFICIO STORICO

In copertina:

Alba Giuppone, *Aeropittura di mitragliamento a volo radente*, olio su compensato, 1942. Per gentile concessione di: *The Mitchell Wolfson Jr. Collection, The Wolfsonian Foundation, Miami, Florida, and Genoa, Italy.*

Tutti i diritti riservati - Vietata la riproduzione, anche parziale, senza autorizzazione.

Copyright 2006 © - Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica

Stampa: Stabilimento Grafico Militare - Gaeta (LT)

Copertina: Progetto e realizzazione di Marina Salvetti



## INDICE DEL II VOLUME

### PARTE I

#### IL PRIMO DOPOGUERRA E GLI SCRITTI SULLA "RIVISTA AERONAUTICA" (1945-1953)

INTRODUZIONE (FERRUCCIO BOTTI) .....	Pag.	5
I .....	Pag.	17
1. <i>L'Aviazione diventa inutile?</i> .....	»	19
2. <i>I teleproietti: loro rendimento in avvenire</i> .....	»	24
3. <i>Armi e parole nuovissime: Missili</i> .....	»	26
II .....	Pag.	27
1. <i>Un'autentica gloria</i> .....	»	28
2. <i>Profeti di sventura</i> .....	»	30
3. <i>La vittoria attraverso il potere aereo?</i> .....	»	33
4. <i>Lo scopo delle operazioni belliche</i> .....	»	38
III .....	Pag.	43
1. <i>Volontà di lavorare</i> .....	»	43
– <i>Per l'Italia senza ali</i> .....	»	45
2. <i>Tra i lettori e noi: Buon viso a buona intenzione</i> .....	»	48
– <i>La teoria della guerra alla prova dei fatti</i> .....	»	50
3. <i>Tra i lettori e noi: Per la storia di ieri, alla rinascita di domani</i> .....	»	51
4. <i>Ricostruire, ma con giudizio</i> .....	»	52
IV .....	Pag.	54
– <i>Verità, figlia del tempo</i> .....	»	54
V .....	Pag.	57
1. <i>Le ali e la testa</i> .....	»	57
2. <i>Tra i lettori e noi: La verità per approssimazioni successive</i> .....	»	65
– <i>L'Italia non ne ha colpa</i> .....	»	67
VI .....	Pag.	70
– <i>L'Aviazione e i partiti politici</i> .....	»	70
VII .....	Pag.	75
1. <i>Un utensile a tre punte</i> .....	»	76
2. <i>Nuova polemica sull'unità e autonomia dell'Aviazione militare</i> .....	»	79

VIII .....	Pag.	89
1. <i>Nostre ali future</i> .....	»	89
2. <i>Contentarli tutti</i> .....	»	91
3. <i>Spunti - Dateci lo spunto, altri continuerà</i> .....	»	93
4. <i>Esterofilia</i> .....	»	93
IX .....	Pag.	96
– <i>L'assalto aereo nell'Aviazione sovietica</i> .....	»	96
X .....	Pag.	101
– <i>Per le giovani ali: costruire e volare</i> .....	»	101
XI .....	Pag.	106
– <i>Il pilotaggio e il grado gerarchico</i> .....	»	106
XII .....	Pag.	110
– <i>Bisogna democratizzare le Forze Armate?</i> .....	»	111
XIII .....	Pag.	115
1. <i>Le Forze Armate e la costituzione della Repubblica</i> .....	»	115
2. <i>Obiettività professionale</i> .....	»	120
XIV .....	Pag.	121
– <i>Aerocooperazione - Parliamoci chiaro</i> .....	»	121
XV .....	Pag.	123
– <i>Gli assalti aerei a volo rasente nella seconda guerra mondiale</i> .....	»	123
XVI .....	Pag.	131
– <i>Lecture dopo la tempesta: Un bivio, o un vicolo cieco? (Recensione del libro di U. Nobile L'Umanità al bivio)</i> .....	»	131
XVII .....	Pag.	137
– <i>Sistemi di cobelligeranza</i> .....	»	137
XVIII .....	Pag.	141
– <i>Strategia nel bombardare: La vetusta polemica di nuovo divampa</i> .....	»	141
XIX .....	Pag.	152
– <i>Si torna sempre daccapo (a che serve la bomba atomica?)</i> .....	»	152
XX .....	Pag.	155
1. <i>Tra i lettori e noi: Alacrità ed autonomia del pensiero aeronautico italiano</i> .....	»	155
2. <i>Il Museo aeronautico e il suo nucleo vivente</i> .....	»	157
XXI .....	Pag.	160
– <i>L'Aviazione italiana e il Patto Atlantico</i> .....	»	160
XXII .....	Pag.	167
– <i>Responsabilità degli scrittori militari</i> .....	»	167
XXIII .....	Pag.	172
– <i>Recensione dell'articolo dell'Amm. Fioravanzo "Filosofia strategica degli spazi crescenti"</i> .....	»	172



XXIV .....	Pag. 174
– <i>Forza Armata Atlantica composta da volontari europei</i> .....	» 174
XXV .....	Pag. 176
– <i>La difesa della Valle Padana</i> .....	» 176
XXVI .....	Pag. 178
– <i>Ipotesi di guerra e servizio del lavoro</i> .....	» 178
XXVII .....	Pag. 184
– <i>Antistene e le menzogne convenzionali</i> .....	» 184
– <i>Dei principi assoluti e delle menzogne convenzionali</i> (Clemente TIMBRETTI) .....	» 187
XXVIII .....	Pag. 192
– <i>Il potere aereo e la strategia degli Stati Uniti nella terza guerra mondiale (unificazione e strategia)</i> .....	» 192
– <i>Strategie e ideologie</i> (Antonio AVIANTE) .....	» 208
XXIX .....	Pag. 211
– <i>Consiglio Atlantico</i> .....	» 211
XXX .....	Pag. 214
– <i>Il “secondo tempo” nella terza guerra mondiale</i> .....	» 214
XXXI .....	Pag. 218
– <i>L'arte del comando</i> .....	» 218
XXXII .....	Pag. 223
– <i>L'assalto aereo tattico in Corea</i> .....	» 223
XXXIII .....	Pag. 228
1. <i>Assalto aereo di notte</i> .....	» 228
2. <i>L'aviatore d'assalto, uomo del giorno</i> .....	» 229
XXXIV .....	Pag. 230
– <i>Cosa è successo della superiorità aerea americana?</i> .....	» 230

## PARTE II

### “L'ULTIMO ASSALTO”:

#### CENNI SULLE TRE OPERE CONCLUSIVE (1965-1970)

INTRODUZIONE (FERRUCCIO BOTTI) .....	Pag. 235
I – <i>“Guerra agli inermi e aviazione d'assalto”</i> (1965) .....	Pag. 239
II – <i>“Aquila Rossa - Direttiva”</i> (1969) .....	Pag. 254
III – <i>“Le sorti progressive dell'Aviazione militare”</i> (1970) .....	Pag. 264

PARTE III

**PRO E CONTRO MECOZZI:  
I GIUDIZI DEL DOPOGUERRA (1953-1974)**

INTRODUZIONE (FERRUCCIO BOTTI) .....	Pag. 275
I – Giulio COSTANZI, <i>Memento tra passato e avvenire</i> .....	Pag. 276
II – Giuseppe SANTORO, <i>Errori passati e inesattezze presenti</i> .....	Pag. 288
III – Ranieri CUPINI, <i>L'Aviazione d'assalto di ieri e di oggi</i> .....	Pag. 297
IV – Antonio DUMA, <i>Il Douhet e il Mecozzi, oggi</i> .....	Pag. 306
V – Patrizio Flavio QUINZIO, <i>Recensione di "Guerra agli inermi e aviazione d'assalto"</i> .....	Pag. 313
VI – Antonio PELLICCIA, <i>L'ultimo assalto</i> .....	Pag. 315
VII – Mario MARIETTI, <i>Cooperazione ancillare o concomitanza operativa?</i> .....	Pag. 327
VIII – <i>Lettera al Direttore della "Rivista Aeronautica" del Ten. Col. dell'Esercito Quinzio, che allega e commenta quattro lettere del 1970 di Mecozzi</i> .....	Pag. 334
IX – Remo MAGISTRELLI, <i>La costituzione dell'Aeronautica Italiana fu influenzata dal pensiero del generale Douhet?</i> .....	Pag. 339
X – Antonio PELLICCIA, <i>Amedeo Mecozzi e la dottrina di guerra aerea</i> .....	Pag. 343
XI – Mario MARIETTI, <i>Perché lodavano Douhet e denigravano Mecozzi?</i> .....	Pag. 350
XII – Domenico LUDOVICO, <i>Teoria e realtà della guerra aerea</i> .....	Pag. 357
XIII – Antonio PELLICCIA, <i>Far giustizia a Mecozzi</i> .....	Pag. 376
XIV – <i>Lettera del gen. Ludovico alla "Rivista Aeronautica", in merito alle affermazioni del gen. Pelliccia nell'articolo "Far giustizia a Mecozzi"</i> .....	Pag. 395

PARTE IV

**CONCLUSIONE: ASPETTI DI ATTUALITÀ DEL PENSIERO DI AMEDEO MECOZZI  
NEL NUOVO SCENARIO  
DEL PERIODO POST-GUERRA FREDDA  
(FERRUCCIO BOTTI)**

I – <i>Premessa</i> .....	Pag. 399
II – <i>In che cosa Mecozzi ha avuto ragione?</i> .....	Pag. 400
III – <i>Elementi riferibili alle teorie di Mecozzi nella recente dottrina dell'Aeronautica Militare (1997)</i> .....	Pag. 406



## ALLEGATI

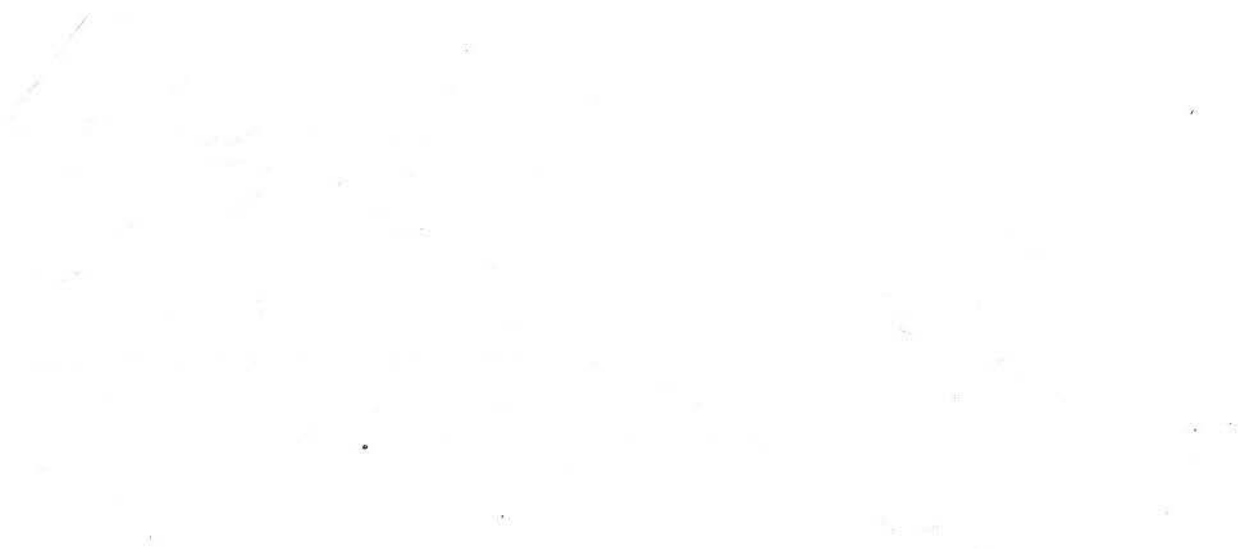
A – <i>Bibliografia di Amedeo Mecozzi</i> .....	Pag. 411
– Note introduttive .....	» 412
– Opere .....	» 414
– Articoli e Lettere .....	» 415
– Recensioni, commenti di articoli e traduzioni .....	» 426
– Scritti inediti .....	» 428
B – <i>Elenco delle opere e degli scritti concernenti (in tutto o in parte) Amedeo Mecozzi e le sue teorie</i> .....	Pag. 429
– Note introduttive .....	» 430
– Autori italiani degli anni Venti .....	» 431
– Autori stranieri degli anni Venti .....	» 432
– Autori italiani degli anni Trenta .....	» 432
– Autori stranieri degli anni Trenta .....	» 433
– Autori della guerra 1940-1943 .....	» 434
– Autori dal 1945 in poi .....	» 434
INDICE DEI NOMI DI PERSONA E PRINCIPALI ARGOMENTI .....	Pag. 437

THE HISTORY OF

THE CITY OF BOSTON  
FROM THE FIRST SETTLEMENT  
TO THE PRESENT TIME  
IN TWO VOLUMES  
BY NATHANIEL BENTLEY  
OF THE BOSTON BAR  
VOL. I.

THE CITY OF BOSTON  
FROM THE FIRST SETTLEMENT  
TO THE PRESENT TIME  
IN TWO VOLUMES  
BY NATHANIEL BENTLEY  
OF THE BOSTON BAR  
VOL. II.

THE CITY OF BOSTON  
FROM THE FIRST SETTLEMENT  
TO THE PRESENT TIME  
IN TWO VOLUMES  
BY NATHANIEL BENTLEY  
OF THE BOSTON BAR  
VOL. III.





PARTE PRIMA  
IL PRIMO DOPOGUERRA  
E GLI SCRITTI SULLA "RIVISTA AERONAUTICA"  
(1945-1953)



## AVVERTENZE

Nei commenti del Curatore alle varie Parti e agli scritti ristampati, Mecozzi e Douhet sono rispettivamente abbreviati in M. e D.. Le note (senza alcuna indicazione a piè di pagina) agli scritti di Mecozzi, e/o di altri Autori, sono dello stesso Autore; quelle del Curatore sono indicate con "N.d.C.". L'abbreviazione "F. B." equivale a Ferruccio Botti.





## INTRODUZIONE AL PERIODO 1945-1953

Negli anni dell'immediato dopoguerra le Forze Armate italiane hanno attraversato uno dei momenti più difficili della loro storia. Espressione di una Nazione sconfitta, divisa, semidistrutta e afflitta da gravi problemi sociali, hanno risentito del trauma soprattutto morale dell'8 settembre, del vario destino individuale dei Quadri durante la guerra e delle loro inevitabili divisioni, della crisi dei valori, dei troppo repentini mutamenti di alleanze, della loro difficile e non chiara collocazione nel nuovo Stato democratico. Ne è espressione un articolo a firma Ernesto Romagna - Manoja pubblicato sulla "Rivista Aeronautica" n. 3-4/1946, dal quale emergono il basso prestigio e le cattive condizioni morali e materiali dei Quadri, il rilassamento formale e disciplinare dilagante, l'insofferenza per la vecchia disciplina e l'aspirazione delle classi più anziane, che hanno fatto la guerra, a essere congedate.

Un periodo di crisi morale, materiale, organizzativa, disciplinare, di leadership che ha raggiunto le punte di massima tra il 1945 e il 1949, cioè tra la fine della guerra e l'entrata dell'Italia nel Patto Atlantico. Quest'ultimo è un evento cruciale che - sia pur senza provocare la scomparsa di annosi problemi - ha imposto tuttavia alle Forze Armate, in qualche misura, un rinnovamento reso necessario dalle esigenze stesse dall'Alleanza, ha favorito una maggiore motivazione dei Quadri, ha indicato all'organizzazione militare italiana, per forza di cose uscita dalla guerra senza poter rinascere su basi nuove e razionali, dei "modelli" con cui confrontarsi (prima quello inglese e poi quello americano).

Di questo contesto dominato dall'incertezza, dove ben pochi sono i punti di riferimento e fin troppi sono i motivi di critica, di risentimento, di polemica, non può non risentire l'uomo, l'ufficiale e lo scrittore M.. L'uomo e l'ufficiale ne risentono ancor più dello scrittore, che sempre più rispecchia lo stato d'animo dell'uomo e i sentimenti, i pensieri dell'ufficiale, sulla cui carriera influiscono anche ragioni di salute. Presentatosi al Comando della 3ª Zona Aerea Territoriale il 17 giugno 1944 (cioè subito dopo l'occupazione di Roma da parte degli alleati), M. chiude ben presto i conti con

il servizio attivo: il 17 gennaio 1945, a 53 anni, è collocato in ausiliaria per limiti di età. Il 5 dicembre 1945 viene "riconosciuto permanentemente inabile al servizio militare per malattia aggravata da causa di servizio di volo" e quindi collocato in congedo assoluto<sup>1</sup>.

M. non appartiene certo a quella categoria di pensionati militari che tende a estraniarsi dai problemi delle Forze Armate del momento, che ritiene di aver già dato un suo contributo e si rifugia nel passato e nel privato. Fin dal gennaio 1945, quando la guerra è ancora in corso e l'Italia è teatro della lotta tra le forze alleate e germaniche, egli ritorna con pieno vigore all'attività pubblicistica, con un duplice incarico: direttore della "Rivista Aeronautica", che riprende subito le pubblicazioni sospese nel giugno 1943, e Presidente dell'Associazione Culturale Aeronautica, che raccoglie l'eredità dell'Ufficio Editoriale Aeronautico della guerra (Cfr. Introduzione alla Parte III - Vol. I) e, oltre alla "Rivista Aeronautica", pubblica anche la "Rivista di Medicina Aeronautica" e la "Rivista di Meteorologia Aeronautica".

La costituzione di tale Associazione e la sua formula sono suggerite, si potrebbe dire naturalmente, dallo stesso M., che così descrive le circostanze nelle quali essa nasce e opera, peraltro ammettendo in Guerra agli inermi il sostanziale insuccesso dei suoi intenti:

Ciascuna delle pubblicazioni periodiche militari oggi esistenti in Italia, essendo parte integrante del Ministero Difesa, non si sente in grado di pubblicare scritti non conformi alle opinioni dei tre Stati Maggiori e del Governo.

1. I dati di cui sopra sono tratti dal libretto personale di M.. Egli afferma, invece, di essere stato collocato in ausiliaria il 1° febbraio 1945, di aver fatto successivamente domanda di essere collocato a riposo "adducendo la mia sordità, sebbene gli amici tentassero di dissuadermi", e di non aver neppure chiesto il passaggio nel ruolo d'onore "sebbene gli amici me lo consigliassero". La data della collocazione a riposo da lui indicata è inoltre del 3 aprile 1946 (Cfr. Guerra agli inermi..., Cit., p. 435).

Ma ferma restando com'è la posizione di stato delle pubblicazioni esistenti, occorrerebbe allora che esistessero altre pubblicazioni periodiche militari non vincolate da quella riserva, ossia tali da offrire agli Ufficiali una palestra più libera.

Fu proprio per questa ragione che io, avendo diretto, come Ufficiale in servizio attivo, la Rivista Aeronautica (ministeriale) dal maggio 1940 al giugno 1943 (quando sospese le pubblicazioni), invece dopo la guerra, essendo Ufficiale in congedo, proposi che ne venisse ripresa la pubblicazione non più come emanazione del Ministero, ma come emanazione d'una Associazione Culturale Aeronautica all'uopo costituita, prima con carattere privatistico poi con erezione in ente morale, ed a condizione che il Ministero continuasse a facilitare i problemi amministrativi del periodico. Infatti nel suo nuovo assetto il primo numero uscì nel gennaio 1945 ed io lo diressi da quella data fino al luglio 1950, venendo poi "sollevato" (secondo l'eufemismo di moda) dalla carica per le ragioni e con i modi che dirò, ma rimanendo redattore unico fino al dicembre 1953, quando venni definitivamente estromesso e la Rivista tornò totalmente al Ministero.

Bisogna ricordare che in quell'anno 1945, nonostante la cobelligeranza, la sorte futura delle Forze Armate italiane, anzi delle istituzioni, era ancora piena d'incognite; perciò il Ministero poteva:

- 1) avere interesse ad "auscultare" lo stato d'animo e d'intelletto degli Aviatori;
- 2) avere interesse a "varare" propri punti di vista che non fosse però opportuno presentare col crisma ufficiale;
- 3) proporsi lo scopo di esortare gli Ufficiali al lavoro intellettuale, al perfezionamento culturale individuale, in vista della ripresa collettiva; esortarli ad interessarsi dei problemi professionali piccoli e grandi, a praticare una salutare ginnastica del cervello, affinché la sconfitta non li anchilosasse.

Proposi tali tre moventi al Capo di S.M. che li accettò, autorizzandomi ad ospitare nella Rivista gli scritti che ne fossero meritevoli, senza discriminare l'ortodossia delle opinioni espresse. [...] Il mio auspicio era che mi fosse consentito promuovere una revisione dei concetti mediante il contributo del massimo numero di collaboratori.

Si dimostrò poi un proposito utopistico per due ragioni: la prima, che gli Aviatori non se la presero affatto calda, pensavano piuttosto a difendersi dall'imperversare delle riduzioni di personale comunque motivate; la seconda era che proprio chi si trovava a capo della

nuova Aeronautica era stato ed era tuttora un campione, tanto nel sostenere la dottrina della "guerra aerea a sé stante" quanto nel litigare con le altre due Forze Armate che di quella esclusività non volevano saperne.

In tale situazione la speranza di una revisione di valori in fatto di strategia aerea era davvero vana; ma io la peggiorai, pubblicando talvolta sulla Rivista Aeronautica miei scritti (firmati con pseudonimi che i miei superiori conoscevano bene) oppure scritti altrui, che esprimevano opinioni non conformi all'orientamento ministeriale <sup>2</sup>.

*L'Estratto dell'Atto costitutivo e gli articoli più significativi dello Statuto dell'Associazione, pubblicati nel primo numero della "Rivista Aeronautica" del dopoguerra, rispecchiano i predetti propositi di M.:*

Considerate le dannose conseguenze che gli avvenimenti del tempo corrente hanno avuto e potranno avere sulla costituzione, l'efficienza e la funzionalità degli organismi italiani aeronautici d'ogni genere, e sulla vita aeronautica italiana, nel senso di ridurle, deprimerle e svalutarle anche di fronte agli stranieri;

considerato che per gli Italiani tale situazione non soltanto riduce le possibilità di dedicarsi a professioni o ad attività aeronautiche lucrative, ma anche riduce la possibilità di soddisfare nel campo aeronautico le proprie aspirazioni intellettuali e spirituali, oltretutto le proprie aspirazioni all'esercizio del volo;

considerato che fra tali aspirazioni spirituali stanno: la possibilità di coltivare gli studi aeronautici prediletti, di invogliare altri Italiani a dedicarvisi, di diffondere in Italia la cultura aeronautica, di partecipare sia come individui sia come collettività alla vita aeronautica internazionale; e tutto ciò con spirito di dignità nazionale e di solidarietà internazionale;

considerato necessario agire senza indugio affinché il minor numero possibile degli Italiani che vivevano nell'Aviazione e per l'Aviazione si allontanano da essa con il cervello e con il cuore, e affinché invece il maggior numero di altri Italiani comprenda che l'Aviazione è integrazione indispensabile della vita d'un popolo libero e civile.

*Si delibera di costituire una Associazione Culturale Aeronautica tendente a soddisfare dette aspirazioni, epperò avente gli scopi e il programma di attuazione di cui nel seguente statuto:*

2. Amedeo MECOZZI, *Guerra agli inermi ...*, Cit., pp. 166-168 e 435.



## STATUTO

### TITOLO I

#### *Disposizioni generali*

##### Art. 1

È costituita una "ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA" in conformità del libro I, titolo I e II del Cod. Civ. ed altre disposizioni di legge.

##### Art. 2

L'Associazione ha lo scopo di contribuire all'incremento e alla propagazione della cultura aeronautica e dello spirito aviatorio; e ciò promuovendo e curando: circoli di cultura, biblioteche, edizione e diffusione di pubblicazioni periodiche e non periodiche, incoraggiamenti vari agli studiosi, rapporti con associazioni anche estere consimili, e in genere ogni attività che si riterrà idonea allo scopo.

##### Art. 3

L'Associazione ha sede in Roma; può costituire sedi secondarie altrove.

##### Art. 4

L'Associazione è indipendente da partiti politici.

### TITOLO II

#### *Dei soci*

##### Art. 5

Possono essere soci tutti coloro che aderiscono agli scopi dell'Associazione, ne facciano domanda accolta dal Consiglio di Presidenza, versino la quota d'iscrizione ed il contributo annuo sociale, nella entità e con le norme che saranno stabilite anno per anno dal Consiglio di Presidenza di cui all'art. 13 del presente Statuto.

Il recesso ed ogni motivo d'esclusione dei soci sono regolati in conformità dell'art. 24 del Codice Civile.

Il socio moroso è sospeso da ogni diritto di socio.

Sono soci promotori coloro che hanno firmato l'Atto costitutivo.

Sono soci fondatori, oltre i promotori, i soci, cittadini italiani, che in seguito, entro l'anno dal termine delle ostilità in Italia, siano ammessi in tale categoria dal Consiglio di Presidenza, a richiesta o col consenso degli interessati.

Il totale dei soci fondatori non può oltrepassare il numero di cento.

Non possono far parte dei soci fondatori, e se ne fanno parte debbono essere esclusi con deliberazione

dell'Assemblea dei soci fondatori, coloro i cui interessi morali o materiali si vengano a trovare in contrasto con gli scopi e le attività pratiche dell'Associazione.

L'Assemblea dei soci fondatori può stabilire, ad unanimità di voti, eventuali altri motivi di incompatibilità.

I soci fondatori, all'atto dell'ammissione nella categoria, debbono versare, invece della quota di iscrizione, una quota di fondazione, la cui entità sarà stabilita dal Consiglio di Presidenza.

##### Art. 6

*(Omissis)*

##### Art. 7

Sono soci collaboratori tutti i soci che collaborino normalmente ed in forma concreta, intellettuale o manuale, allo sviluppo delle attività sociali.

La qualifica di socio collaboratore ha carattere temporaneo e vale per l'anno solare in corso e successivo. È attribuita al socio per deliberazione annuale insindacabile del Consiglio di Presidenza, e non comporta versamento di quote né contributi diversi da quelli che versano gli altri soci ordinari.

##### Art. 8

Per deliberazione dell'Assemblea dei soci fondatori, su proposta del Consiglio di Presidenza, possono essere qualificati, a vita, anche se non già soci dell'Associazione:

- soci onorari, coloro che dopo la costituzione dell'Associazione, abbiano con l'opera loro onorato l'Aeronautica o contribuito al suo progresso;
- soci benemeriti, coloro che abbiano bene meritato dall'Associazione per eccezionali elargizioni di beni mobili ed immobili, oppure per eccezionale contributo d'altro genere allo sviluppo delle attività dell'Associazione.

##### Art. 9

Tutti i soci hanno diritto alle facilitazioni che il Consiglio di Presidenza stabilirà anno per anno nei riguardi delle produzioni sociali (periodici e pubblicazioni non periodiche) e delle altre attività sociali (circoli di cultura, biblioteche ecc.).

Non sono ammesse altre facilitazioni di carattere economico per i soci promotori, fondatori, collaboratori, onorari e benemeriti.

*Con questa fisionomia, l'Associazione Culturale Aeronautica opera in un campo assai più vasto e articolato*

del precedente Ufficio Editoriale, tende ad accentuare la sua indipendenza e assume le caratteristiche di un vero e proprio Centro Culturale dalle molteplici attività, al quale volontariamente aderiscono soci civili e militari. L'Aeronautica – al momento ancora facente capo, come guerra durante, a un proprio Ministero – è l'unica Forza Armata a costituire un organismo del genere, che è al tempo stesso di cultura e di propaganda.

L'Associazione, in definitiva, è lo stesso M., sembra tagliata su misura per le sue aspirazioni, riflette il suo scoperto intento di diventare, nel dopoguerra, il nuovo maître à penser dell'Aviazione in sostituzione di D., di pilotare la rinascita della Forza Armata sulle basi teoriche da lui sempre propugnate, di creare le condizioni perché si facciano – e bene – i conti con il passato e si volti pagina traendo dalla guerra corretti insegnamenti anche morali, e, infine, di promuovere un risveglio culturale, che coinvolga i Quadri in misura assai maggiore di quanto è avvenuto in passato.

Nelle righe, e tra le righe, dell'atto costitutivo affiora anche una duplice esigenza, pratica e immediata. Anzitutto creare le premesse culturali e teoriche per evitare che il mondo aeronautico italiano, i tecnici, i progettisti, i piloti e le molteplici attività anche industriali che vi fanno capo siano subissati e costretti a ridursi a poca cosa – o scomparire – dalle soverchianti capacità prima di tutto tecnologiche messe in campo dalle Potenze vincitrici e inevitabilmente dominanti. In secondo luogo, riaffermare, sottolineare, diffondere le ragioni della sopravvivenza dell'Aviazione come Forza Armata autonoma.

Di questa strategia difensiva di posizioni minacciate c'è gran bisogno: specie dal 1945 al 1949 la polemica tra gli esponenti delle tre Forze Armate, assai vivace negli anni Venti, acquista nuovo vigore e trae alimento dalle sconfitte nella guerra del Mediterraneo e in Africa Settentrionale. Gli scrittori terrestri e navali rimproverano all'Aeronautica di aver trascurato le esigenze di concorso aereo alle forze di superficie, conducendo azioni "indipendenti" che peraltro hanno dato modesti risultati. In particolare, gli scrittori navali (Benotti, Fioravanzo ecc.) attribuiscono principalmente alla mancanza di portaerei e al mancato o poco efficace concorso aereo le sconfitte nella guerra marittima.

Per contro gli scrittori aeronautici lamentano le conseguenze negative del frazionamento delle forze aeree, messe alle dipendenze dirette dei Comandanti terrestri dei vari scacchieri, e rimproverano ai Comandanti delle forze di superficie la tendenza a considerare

solo le esigenze della guerra nel rispettivo elemento e di supporto operativo diretto, con un numero eccessivo di richieste d'intervento che non ha tenuto conto delle caratteristiche dell'Aviazione e – specie nel caso della guerra terrestre – ne ha provocato il rapido logoramento in interventi contro obiettivi che avrebbero potuto essere più economicamente battuti con le artiglierie.

L'impossibilità per l'Italia di disporre di aerei da bombardamento strategico, abbinata agli ammaestramenti tratti secondo taluni dalla guerra, subito dopo il 1945 alimenta una corrente d'opinione che mette in dubbio l'utilità di mantenere, per il futuro, l'Aviazione quale Forza Armata autonoma e ritiene più conveniente suddividerla tra Esercito e Marina, come avveniva prima del 1923. M., perciò, raccoglie l'eredità di D. nella difesa dell'unità e dell'autonomia della Forza Armata; e lo fa con una vis polemica, una veemenza, un'intransigenza e un'efficacia certamente non inferiori a quelle del suo grande avversario.

Il suo impegno di scrittore e instancabile animatore culturale non si ferma alla difesa dell'Aeronautica, o a quella – prevedibile – delle sue vecchie idee degli anni '30 o guerra durante. Va molto più in là, va anzi troppo in là fino a abbracciare degli argomenti politico-sociali assai controversi e delicati che da sempre, ieri come oggi, non compete alla pubblicistica militare e agli ufficiali in servizio trattare, argomenti che finiscono con l'ottenere il molto di buono che contiene la "Rivista Aeronautica" della gestione M.. Essa riprende e perfeziona la formula della guerra, con rubriche ("Aeronautica Militare", "Comando", "Tra i lettori e noi") i cui contenuti non sono di interesse inferiore a quello degli articoli-cardine di ciascun numero e anzi danno il vero tono alla rivista, riportando una molteplicità di richiami, sintesi di studi e articoli, ecc. come sempre dovuti unicamente alla vastità degli interessi, alla cultura non solo militare, alla forte e singolare personalità del direttore.

Un sintetico elenco dei principali filoni di pensiero trattati nella rivista in aggiunta a quelli già descritti dimostra, di per sé, quali siano i moventi del forte impegno di M., che segna un'autentica svolta rispetto all'orizzonte – assai più limitato e concentrato sulla problematica d'impiego dell'aviazione – del periodo di guerra:

- Rapporto tra militari e politica e definizione del ruolo delle Forze Armate nell'ambito dei nuovi principi costituzionali;
- democratizzazione delle Forze Armate e modo di intenderla e realizzarla;

- problema della libertà di pensiero per i militari scrittori (che, all'epoca, praticamente si identificano anche con gli scrittori militari);
- responsabilità della guerra e delle sconfitte;
- effettivi risultati raggiunti dal bombardamento strategico anglo-americano nella guerra e revival della polemica antidouhetiana;
- riflessi strategici dell'era nucleare (a cominciare dal lancio della bomba atomica nell'agosto 1945);
- rapporto tra missili e Aviazione;
- ruolo del potere aereo e dell'arma nucleare nella strategia degli Stati Uniti;
- riflessi della suddivisione del mondo in due blocchi militari e ideologici contrapposti e della leadership degli Stati Uniti;
- collocazione internazionale più conveniente per l'Italia;
- riflessi sull'Italia e sull'Europa della contrapposizione tra i due blocchi e della firma del Patto Atlantico.

*In pratica, non c'è problema militare o politico del momento che non trovi la sua eco sulla "Rivista Aeronautica". Le idee di M. sui singoli argomenti risultano dagli articoli più significativi qui riprodotti; giova tuttavia soffermarsi subito su due questioni-cardine da lui toccate. La prima, e più delicata, è la collocazione internazionale dell'Italia; la seconda è la libertà di pensiero per gli scrittori militari e, per esteso, la delimitazione degli argomenti di competenza della stampa militare.*

*M., in cattive condizioni di salute, pare ossessionato dal terrore di una catastrofe nucleare e diventa gradualmente preda di una sorta di patologia antidouhetiana, che tende a estendere anche a tutti coloro che in un modo o nell'altro condividono o hanno applicato e applicano le teorie di D.. Probabilmente a causa di tale stato d'animo, egli sostiene sulla "Rivista Aeronautica", anche dopo l'ingresso dell'Italia nel Patto Atlantico, la convenienza di una neutralità disarmata quale unico mezzo – per l'Italia e per l'Europa – per evitare la distruzione totale, è ostile al progetto della CED – Comunità Europea di Difesa (poi fallito per opposizione della Francia), sul piano ideologico non fa molte differenze tra Est e Ovest e in buona sostanza accusa gli Stati Uniti di essere... gli Stati Uniti, cioè la potenza leader dell'Occidente e la maggiore potenza economica e militare, con un Governo che – com'è naturale e come avviene per tutti i Governi degni di questo nome – tutela anzitutto gli interessi nazionali; li accusa inoltre di essere i più coerenti seguaci e conti-*

*nuatori della strategia douhetiana, da lui avversata ancor più che in passato.*

*Di per sé queste posizioni non sono nuove, né sono solo di M.. Ad esempio, recensendo sul numero di maggio 1947 della "Rivista Aeronautica" il libro del prof. Giacomelli Bomba atomica e distruzioni di massa (edito dall'Editoriale Aeronautica, cioè da M.), un nome illustre come l'amm. Fioravanzo afferma, sulla base di recenti documenti, che la bomba atomica non ha causato affatto la resa nipponica, perché il Giappone in tutti i casi non sarebbe stato più in grado di resistere e condivide la contrarietà del Giacomelli (e dello stesso M.) alle teorie neo-douhetiane che hanno avuto successo negli Stati Uniti proprio in relazione alla possibilità di impiegare l'arma nucleare, auspicando invece che tale impiego sia proibito.*

*Si deve anche tener conto che M., in proposito, non fa che continuare le polemiche della stampa del periodo di guerra – e anche di taluni autorevoli scrittori militari<sup>3</sup> – contro le "demoplutocrazie" occidentali, assumendo rispetto all'inevitabile predominio americano posizioni analoghe a quelle abbastanza diffuse, al tempo, nella pubblicistica militare e nella politica francese. Inoltre subito dopo il 1945, quando la tensione tra l'URSS e gli ex-alleati era ancora all'inizio, non sono mancati nostri scrittori anche militari che hanno espresso diverse idee sul futuro ruolo internazionale dell'Italia<sup>4</sup>. Ad ogni modo M. non ha mai considerato un fatto elementare: che il dibattito sulla politica estera e militare, ammissibile e persino utile anche sulle riviste militari fino a quando non era stato deciso l'ingresso dell'Italia nel Patto Atlantico, diventava inopportuno e dannoso dopo la firma del Patto stesso da parte del Governo e nel particolare clima della Guerra Fredda ormai in atto. Infatti un periodico militare (pur sempre facente capo a un organo centrale militare e finanziato dalla Difesa, anche se formalmente indipendente) non può e non deve sostenere, in nome della libertà di pensiero, delle opzioni fondamentali di politica estera e militare in contrasto con quelle ufficiali e/o pubblicare scritti che in qualche modo potrebbero disorientare i Quadri, nuocendo al morale e alla disciplina, e facendo pensare*

3. Si veda, ad esempio, amm. Giuseppe FIORAVANZO, *Autodistruzione plutodemocratica*, in "Echi e Commenti", n. 4, 1943.

4. Cfr. Ferruccio BOTTI – Virgilio ILARI, *Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopoguerra*, Cit., capp. IX e XII.



anche all'estero che quello è l'orientamento degli Organi Centrali.

Lo stesso M., peraltro, indirettamente riconosce che la libertà di pensiero sulle riviste militari non è mai stata e non può essere assoluta, che deve obbedire a ragioni di opportunità e che nell'esprimere certe opinioni occorre prudenza. Non a caso l'intero periodo della direzione e collaborazione alla "Rivista Aeronautica" dopo il 1945 è caratterizzato dal ricorso costante e quotidiano a pseudonimi, con i quali sembra quasi che M. non voglia dare scandalo. Lo riconosce egli stesso:

Dal 1945 al 1951 i miei scritti, brevi e meno brevi, sulla Rivista Aeronautica, furono firmati con i seguenti pseudonimi; alcuni non furono firmati affatto, uno solo col mio vero nome: Amerigo Maestrani, Ambrogio Mariani, Volucris, Aviarca, Aldo Mai, Mario Aldovrandi, Marcello Artieri, Pertinace, Captivus, Demèzio Zèmaco, Geronte, Arturo Moschini, Amec, Aemme, Doppiozeta, Adriano Martini, Amadigi, Aristide Mastromichele, Alfio Molazza. Nel numero di marzo 1950, firmando Abele Marzi, pubblicai una prefazione al testo ufficiale della Relazione intitolata "Unificazione e Strategia" presentata dal Comitato dei Servizi Armati al Senato degli Stati Uniti...<sup>5</sup>

Molto probabilmente qui M. omette qualche altro pseudonimo, come ad esempio Stilo e Alceo Mosca; quella di Abele Marzi è una firma assai frequente.

Nel merito, è fin troppo facile constatare, oggi, che la storia ha dato torto a M.. Fino al 1945 e anche dopo egli ha combattuto le teorie di D. in nome del realismo, della specifica situazione geopolitica e geostrategica nazionale e delle nostre scarse risorse. Ma dopo il 1945 egli sembra dimenticare che, a parte ogni altra considerazione, l'Italia non è mai stata – e ancor meno lo era a quel tempo – la Svizzera o la Danimarca, e che un Paese sconfitto, povero, prostrato anche moralmente dalla guerra, politicamente diviso in due, minacciato dalla sovversione sociale, non poteva permettersi il lusso di non scegliere tra i due campi, tanto più che il

marginale effettivo di scelta per l'Italia era oggettivamente ridotto, se non inesistente.

Per essere in grado di mantenersi neutrale, uno Stato deve essere militarmente, socialmente e economicamente forte e coeso. M., pur dichiarandosi più volte scettico sulla possibilità di ricostruire Forze Armate efficienti, non considera che proprio per questo l'Italia del tempo ha bisogno più di altri Paesi europei di inserirsi in un solido sistema economico e militare, e che la catastrofe nucleare poteva essere evitata e allontanata solo preparandosi al meglio ad un eventuale scontro, cioè attivando quel meccanismo della dissuasione che, sia pure imperfetto e tale da non poter evitare con assoluta sicurezza la guerra, fino al 1989 ha dato i suoi innegabili frutti per l'Italia e l'Occidente. Alla logica più apparente che reale di M. sembra sfuggire, infine, un altro fatto elementare: che un'Italia e un'Europa deboli, divise e disarmate, afflitte da grave instabilità sociale e politica, sarebbero state oggettivamente un grande favore, anzi una tentazione per l'URSS e la sua potente Armata Rossa, messe di fronte a un vuoto geostrategico da riempire.

In quanto alla libertà di pensiero e alla massima partecipazione dei Quadri al dibattito sulle riviste militari, M. sfonda una porta aperta, manifesta esigenze e rinnova appelli pressoché secolari. Come si è potuto constatare nel Vol. I, già negli anni Venti specie la "Rivista Aeronautica" e la "Rivista Marittima" avevano dato spazio a un dibattito molto aperto sulle scelte più convenienti delle rispettive Forze Armate, sul ruolo strategico e tattico dell'Arma aerea e sull'alternativa grandi navi/sommersibili e naviglio sottile.

Anche la "Rivista Militare" dell'ottobre 1933 aveva pubblicato una circolare sul contributo degli ufficiali allo studio dei problemi militari a firma del Sottosegretario di Stato alla guerra, ove si affermava:

Mai come oggi, il nostro pensiero ha potuto, in ogni campo delle più diverse attività svilupparsi e risolversi con realizzazioni concrete e redditizie.

E anche nel campo militare [...] il nostro pensiero, svincolato da preconcetti e forme ortodosse ufficiose e scolastiche, potrà rinnovarsi ed orientarsi decisamente verso nuove concezioni e realizzazioni.

Ecco perché gli ufficiali dell'Esercito, depositari di un'insigne tradizione di pensiero, possono e devono contribuire allo studio appassionato e profondo di tali problemi; ad essi compete determinarne gli elementi essenziali, ricercandone non solo le soluzioni adeguate nel campo strettamente militare, ma, anche, in quello

5. Amedeo MECOZZI, *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 168. Armando SILVESTRI nella sua sintesi degli articoli e studi pubblicati dalla "Rivista Aeronautica" accenna spesso agli scritti di Abele Marzi, ma afferma che "il Marzi pare sia sicuro che non è affatto un militare, ancor meno aviatore". Invece, come si è visto, non era altro che M.. (Cfr. A. SILVESTRI, *La vita e le idee dell'Aeronautica, nelle pagine della Rivista* (dal 1946 al 1961), "Rivista Aeronautica", n. 7-8, 1975, p. 118).



delle scienze per volgerne i risultati a vantaggio della difesa della Patria.

A questo appello da me lanciato non diserteranno i nostri bravi ufficiali, ne sono sicuro; e così, in una discussione ampia, elevata, serena, contenuta in quelle che sono le linee caratteristiche immutabili della nostra salda disciplina militare, nuove necessità potranno affiorare e nuove soluzioni potranno affacciarsi.

E perciò, mentre fò affidamento sulla collaborazione delle LL.EE. i comandanti di corpo d'armata perché orientino in questo senso il pensiero dei propri ufficiali, invito i direttori di riviste e periodici militari a dare ampia ospitalità agli scritti meritevoli d'incoraggiamento...

*È sempre rimasto, comunque, ben fermo – e naturale – che la libertà di dibattito ha dei limiti formali e sostanziali e che è prerogativa tipica della direzione di una rivista (militare o non) indirizzarlo e controllarlo, anche per ragioni di opportunità. Tali limiti sempre sono esistiti, e sempre esisteranno. Sotto questo profilo avrebbe dovuto valere anche per M. – e potrebbe benissimo essere scritto oggi – quanto scriveva nel 1877 l'allora tenente colonnello (poi generale) Nicola Marselli, nuovo incaricato dell'“alta direzione” della “Rivista Militare”:*

È necessario che tutto quel movimento intellettuale, che nell'esercito italiano si è prodotto mediante l'ampiesta coltura delle scuole e gli studi particolari degli ufficiali, trovi nella stampa militare uno sbocco ancor più largo. E, per conseguire l'intento, non havvi altro mezzo che l'allargamento del campo della discussione. Soltanto la piena libertà della discussione può stimolare gli ingegni a scendere nell'agone; soltanto il convincimento di codesta libertà può aumentare quella partecipazione degli scrittori militari, che è indispensabile per infondere maggiore vitalità nella stampa militare italiana. Non trattasi con ciò d'inaugurare una vita affatto nuova, quasi che sinora la libertà non fosse stata rispettata in punto. Che anzi l'uso istesso che ne fecero gli scrittori militari incuora ad allargarne i limiti, ed a passare dal rispetto verso le opinioni ragionevoli allo stimolo per la loro manifestazione.

Libertà non è però licenza, come tutti sanno; anzi è l'opposto: la è un'attività che si esplica entro confini e sotto l'impero di leggi. Questi confini ragionevoli non si debbono rimuovere, soprattutto nella stampa militare. Si possono avere due opinioni diverse intorno al medesimo argomento, ed entrambe, essendo fondate su gravi ragioni, hanno pieno diritto alla pubblicità; ma la dire-

zione di un giornale o di una rassegna, che voglia non veder sciupata la sua autorità morale, non deve offrire ospitalità a scritti vacui o strani. Uno scritto, per pretendere di occupare il pubblico, deve anzitutto esserne degno, cioè essere serio pel contenuto, e leggibile anche per la forma. [...]

La incomposta passione, che nelle polemiche trascura le ragioni per mirare alle persone, è un fatto che vizia contenuto e forma. Essa non troverà ospitalità nella *Rivista militare*, da cui sarà parimente bandito il poco rispetto verso il principio di autorità. La libera discussione dei problemi militari è divenuta una necessità nelle presenti condizioni della società e degli eserciti. Se vien discacciata essa rifugiasi in altre Riviste, in altri giornali, né quali il velo dell'anonimo può coprire frombolieri che dimentichino d'esser soldati. Meglio vale il chiamare tutte le opinioni ragionevoli alla luce del sole, e il permettere che esse vengano a combattere in un ben regolato torneo, ove i cavalieri potranno anche abbassar la visiera, se loro piace, ma dovranno mostrare lo stemma ed acconciarsi alle regole della cavalleria.

Queste regole non sono meno necessarie nelle lotte del pensiero di quello che siano ne' duelli fra gentiluomini; e sono tanto più necessarie quanto più grande è la libertà che agli scrittori si concede. Impersonalità nelle argomentazioni, rispetto all'autorità, profondo sentimento della fratellanza d'armi, debbono informare gli scritti militari. Non mai dimenticheremo che di sopra alle divergenze delle scuole deve regnare l'unità dell'esercito, e che in questa cittadella del Regno d'Italia non debbono penetrare i venti del partigianesimo politico. Il cuore dell'esercito deve battere all'unisono con quello della nazione, ma essere chiuso alle passioni esclusive di questa o di quella parte. E confidiamo che anche la stampa politica non dimenticherà qual sacra istituzione sia l'esercito, e quanto sia necessario il farlo procedere calmo e sereno nella preparazione intellettuale delle future battaglie.

Alla Direzione spetta naturalmente il giudicare se gli autori si muovano entro i confini sopra descritti, se sia opportuno il sollevare una questione o il continuare una discussione, se sia conveniente il pubblicare notizie ed osservazioni che riguardino la difesa dello Stato. Nel suo tatto e in quello degli stessi autori, meglio che in molte prescrizioni determinate, trovasi la salvaguardia non solo dell'autorità, ma anche della libertà, non solo degli interessi dell'esercito ma anche di quelli della nazione. Il rispetto verso le osservazioni ispirate al bene dell'esercito e del paese non deve degenerare nella tolleranza per quella speciale critica nella quale taluno potrebbe volersi

rifare dell'obbedienza che non può rifiutare; e la luce della pubblicità non ha diritto di splendere quando può nuocere a' supremi interessi dello Stato <sup>6</sup>.

*Nonostante le concessioni da lui fatte negli anni Trenta e durante la guerra alla logica politica del momento, dopo il 1945 M. mostra di trascurare le vecchie verità enunciate come meglio non si potrebbe fare dal Marselli. Questo suo atteggiamento non può non avere presto o tardi delle conseguenze, nonostante la vastità dell'impegno dell'Associazione Culturale Aeronautica e la rara maestria professionale con cui egli dirige la "Rivista Aeronautica", la cui valenza culturale, teorica e tecnica raggiunge livelli di eccellenza.*

*Sul numero di dicembre 1949 M. traccia un primo bilancio di quattro anni di attività, dal quale accanto agli aspetti positivi (recente erezione in Ente Morale dell'Associazione Culturale Aeronautica da parte del Presidente della Repubblica) emergono risvolti negativi, che denotano una non entusiastica adesione e partecipazione del mondo aeronautico e dei Quadri alle iniziative e agli orientamenti culturali dell'Associazione, cioè dello stesso M.. Lo riproduciamo integralmente:*

#### AI SOCI DELL'ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA

1. La nascita della nostra Associazione, all'inizio del 1945 allorché sembrava che l'Italia dovesse restare senza ali, fu un atto di fede e di volontà.

Si pensò allora che per un popolo uscito esausto da una guerra disastrosa, posto di fronte ad altri popoli i quali, mettendo in opera maggiori risorse, avevano potuto accelerare più di noi in ogni campo civile e militare, speculativo e pratico, il proprio progresso aeronautico, nulla fosse necessario e vantaggioso più d'un aggiornamento, approfondimento, ampliamento delle cognizioni aeronautiche; era vero allora ed è vero tuttora.

Si pensò che in un Paese ove l'Aeronautica civile e quella militare possono offrire possibilità di impiego e di carriera soltanto ad un esiguo numero di piloti e di tecnici, di dirigenti e di operai, occorresse non con propaganda verbosa ma con diffusione cultura-

le, aumentare lo stimolo agli studi aeronautici ed all'esercizio del volo; era vero allora, ed è vero tuttora.

In queste condizioni si ritenne che una libera Associazione, formata non da una massa di aderenti inerti, bensì da una scelta schiera di missionari ferventi, potesse e dovesse affiancare l'opera dell'Amministrazione Aeronautica Statale e delle Istituzioni Culturali più elevate; e potesse perseguire lo scopo soprattutto, ma non esclusivamente, mediante attività editoriale, pubblicistica e libraria di carattere aeronautico, ispirandosi alla norma di diffondere "tutti i buoni libri per gli aviatori, e i libri d'Aviazione per tutti" perché, fu detto non senza acuzie, "non tutte le penne servono a volare, ma se scrivono d'Aviazione propagano il volo".

L'opera svolta nei cinque anni trascorsi ha avuto alto riconoscimento, e l'opera da svolgere ha avuto adeguate esortazioni, dalla erezione in Ente Morale recentemente decretata dal Presidente della Repubblica.

2. A questo punto del nostro lavoro è per noi doveroso procedere ad una revisione dei nostri Soci.

L'adesione all'Associazione è aperta a chiunque sia solidale con gli scopi che essa si propone e con i programmi relativi che man mano essa formula ed attua; tale solidarietà deve però manifestarsi non soltanto mediante il versamento tempestivo della esiguissima quota sociale, ma anche mediante una collaborazione fattiva, una partecipazione diretta all'attività della Associazione, allo sviluppo delle sue iniziative. Enumerare le varie forme possibili di quella collaborazione e di quella partecipazione è non soltanto superfluo ma impossibile, perché esse differiscono con le diverse possibilità personali di ciascun socio.

Ne dà un'idea la enumerazione di alcune delle principali attività ed iniziative che svolgiamo attraverso adatti organi: pubblicazione dei periodici *Rivista Aeronautica*, *Rivista di Medicina Aeronautica*, *Rivista di Meteorologia Aeronautica*; edizione di libri ed opuscoli mediante la sezione "Editoriale di Aeronautica"; vendita di libri e periodici anche di altri editori ed anche esteri mediante la Libreria degli Aviatori; riunioni per conferenze aperte al pubblico, per "conversazioni" di aggiornamento culturale aperte agli iscritti, per proiezioni didattiche o documentarie di soggetto aeronautico od affine; concessioni di Borse di studio o di viaggio; esercizio di una Sala di Lettura; corsi di lingue estere; azione del Centro di Raccolta per il Museo Aeronautico.

6. Nicola MARSELLI (ten. col. di Stato Maggiore), *Programma*, in "Rivista Militare Italiana", Serie III, Anno XXII, Tomo I, gennaio 1877.

È evidente perciò che la collaborazione e partecipazione dei Soci può variare: dalla modesta perorazione per indirizzare inserzionisti ai periodici, per procurare lettori ed abbonati ai periodici stessi, per avviare clienti alla Libreria e frequentatori alla Sala di Lettura; fino all'offrirsi quale Conferenziere o Insegnante o Articolista, all'offrire al Centro di Raccolta e alla Biblioteca libri, documenti, cimeli, ricordi; dal contribuire pecuniariamente per l'istituzione delle Borse o per l'edizione di libri tecnici o storici, fino all'esercitare il proprio prestigio affinché l'auspicato Museo abbia degna Sede, esercitare la propria influenza personale anche burocratica, anche politica, affinché siano concesse alla Associazione quelle facilitazioni che l'aiutino a svolgere la propria missione con ampiezza ed efficacia sempre maggiori.

3. L'Associazione concede ai propri Soci alcune facilitazioni, consistenti soprattutto in "sconti" di prezzo sulle pubblicazioni; ma è ovvio che nello stabilirle si è voluto esprimere un omaggio agli aderenti, non si è voluto supporre che l'unico scopo per cui una persona s'isciva tra i Soci versando una medesima quota, possa essere di lucrare il vantaggio assai maggiore degli sconti.

Concludiamo: l'Associazione fu istituita affinché i propri Soci fossero non numerosi inerti, bensì pochi (o molti) fervidi collaboratori nelle forme sopraesemplificate:

- essa ritiene doveroso chiedere al Socio che non si ricordi d'esserlo soltanto per rivendicare gli sconti, ma per lo meno anche *per versare a principio d'anno la quota sociale*, rinnovando così l'adesione;
- essa fa appello ai Soci, oggi, in occasione della erezione in Ente Morale, affinché *chi di essi non intenda manifestare almeno il minimo di solidarietà sopra accennata, usi la cortesia di notificarlo ossia comunicare anche con semplice cartolina le proprie dimissioni*; è vero che i Soci morosi sono per lo Statuto esclusi dai diritti dei Soci, ma l'Associazione finché le dimissioni non sono esplicite perde tempo e denaro per esortazioni epistolari vane; scrivervi in Viale Giulio Cesare, 54 rosso – Roma;
- essa si augura invece che ogni Socio confermi cordialmente la propria adesione e procuri nuovi Soci.

Anzi appunto per solennizzare l'inizio del proprio secondo quinquennio di vita, la propria erezione in Ente Morale, nel contempo per coadiuvare la solidarietà fra i componenti delle diverse Forze Armate nonché incitare la simpatia degli Studenti Secondari

e Universitari verso l'Aviazione, il Consiglio dell'Associazione ha deliberato che per talune categorie, durante l'intero primo trimestre 1950, le richieste di *nuova iscrizione a Soci siano accolte senza versamento di alcuna quota*, pur comportando l'intero godimento dei diritti sociali, compresi gli sconti sull'acquisto di pubblicazioni.

A tutti i Soci vecchi e nuovi giunga l'Augurio per l'Anno giubilare.

LA DIREZIONE

*Il messaggio prima riportato assume l'aspetto di una sorta di commiato in anteprima e prelude all'emarginazione di M. e quindi anche alla graduale liquidazione dell'Associazione, nella quale egli stesso si identifica. L'annus horribilis è il 1950. In seguito alla pubblicazione sulla rivista di alcuni scritti (che qui in parte riportiamo) in contrasto con le scelte fondamentali di politica estera e militare del Governo e di una fotografia dei Capi militari americani con le mani sul mappamondo e maliziosa didascalia (numero di giugno 1950), M. viene estromesso dalla direzione della rivista e dalla presidenza dell'Associazione Culturale Aeronautica, continuando però a far parte della redazione e della stessa Associazione<sup>7</sup>.*

*L'ultimo numero che M. firma come direttore è quello del luglio 1950. Nella rubrica "Comando" tale numero riporta tra l'altro un articolo dell'Infantry Journal americano sul problema del Comando unificato delle Forze Armate negli Stati Uniti, preceduto da un commento di M. che riflette un'esigenza di piena attualità, e che non sembra contenere un qualche segno o presagio del mutamento ormai vicino:*

Per quanto tempo il nostro Paese potrà permettersi il lusso di mantenere tre gruppi separati di forze combattenti (esercito, marina, aviazione), tre uffici di Stato Maggiore, tre sistemi separati di educazione militare e tre diverse organizzazioni logistiche? È un problema serio che deve essere preso in considerazione dal Presidente della Nazione, dal Governo, dal Parlamento e dalla maggioranza dei cittadini. Il popolo attende una risposta ma comincia ad impazientirsi. I militari si trovano

7. Sulle circostanze che hanno provocato l'allontanamento di M. prima dalla direzione della "Rivista Aeronautica", poi dalla Redazione e infine dai locali demaniali occupati dall'Associazione Culturale Aeronautica Cfr. Amedeo MECOZZI, *Guerra agli inermi...*, Cit., pp. 168-170, e Giuseppe D'AVANZO, *Op. cit.*, pp. 569-570.



davanti a tre soluzioni: compenetrazione completa in forza di un'altra guerra, compenetrazione completa in forza dell'impazienza del Paese e del Parlamento, compenetrazione completa per propria iniziativa e previdenza. Ma la compenetrazione deve essere compiuta, e non c'è tempo da perdere.

Questo è uno dei temi di studio che la Rivista Aeronautica propone ai propri lettori per ottenerne la collaborazione, e specie agli ufficiali che negli Istituti superiori delle tre Forze Armate stanno sviluppando la propria cultura.

Non occorre promettere premi e compensi per ottenere che tale collaborazione sia vasta e varia. Ma certo ve ne saranno, e forse da risultare soddisfacenti anche per collaboratori esigenti. Naturalmente la Rivista Aeronautica desidera ardentemente che partecipino a tale collaborazione anche ufficiali dell'Esercito e della Marina.

Il tema sopra espresso è stato desunto dal finale dell'articolo che con il titolo *"Ufficiali pel Comando Unificato"* viene pubblicato qui di seguito.

*Il numero di agosto 1950 della rivista riporta questa comunicazione a tutta pagina:*

Da questo numero 8 (agosto 1950) la Direzione della Rivista Aeronautica viene assunta dal Generale di Squadra Aerea in p.a. SANTORO ing. Giuseppe, Presidente dell'Associazione Culturale Aeronautica.

*Il generale Santoro, autore del libro ufficioso più volte citato sull'Aeronautica nella seconda guerra mondiale, non può essere considerato un avversario di M.. Sembra dunque che, al momento, si sia cercata una soluzione soft tale da assicurare, per il futuro, il mantenimento da parte della rivista di una "linea" più in armonia con la politica militare e aeronautica ufficiale, senza cambiare tutto il resto e senza troppo offendere la suscettibilità di M.*

*A proposito della nuova "linea" della rivista, il numero di dicembre 1951 riporta la seguente circolare dell'Ufficio Studi dello Stato Maggiore Aeronautica (a firma del Sottocapo di S.M. generale Domenico Ludovico, un antico dipendente e un estimatore di M., sebbene douhetiano convinto):*

La "RIVISTA AERONAUTICA" nacque, com'è noto, nel luglio 1925, sospese le pubblicazioni nel giugno 1943 e le riprese nel gennaio 1945, sempre con periodicità mensile. Attraverso molte vicende ha conservato la sua indole tecnico-professionale, il suo carattere di studio e

d'informazione, la sua estensione a ogni ramo dell'attività aeronautica militare e civile, il suo livello accessibile anche alle persone di media cultura, ed i suoi scopi.

Il principale scopo della Rivista Aeronautica è di far conoscere la profondità, la ricchezza, la varietà e la libertà di pensiero aviatorio italiano militare e civile, l'applicazione allo studio da parte degli aviatori italiani, in ogni categoria di lavoro, e la genialità delle nostre concezioni.

Nell'attuale fase della convivenza internazionale, con l'intensificarsi del lavoro in comune, il moltiplicarsi dei rapporti di interdipendenza, l'unificarsi degli scopi, e con il continuo confronto dei metodi e dei valori, il giudizio che si fa all'estero dei militari italiani in genere e degli aviatori in specie, nonché degli aviatori civili, dei tecnici, degli organizzatori, ecc., assume più che mai rilevante importanza.

Fare in modo che tale giudizio sia favorevole, che gli aviatori italiani siano valutati, se non proprio all'avanguardia, almeno in onorevole posto nella graduatoria internazionale della cultura e dell'intelligenza, significa non solo perseguire uno scopo di generico prestigio, d'altronde ben desiderabile, ma propriamente collocarsi in modo che l'opera dell'Italia e dei singoli Italiani sia considerata e utilizzata secondo il suo essenziale alto valore.

Non basta che l'Italia vanti altissimi geni il cui nome corre per il mondo o eccellenti scienziati la cui opera è nota nel campo internazionale degli specialisti dei singoli rami; occorre che gli studi di centinaia di aviatori medi e di più modesti cultori delle varie discipline aeronautiche, siano apprezzati, citati, riportati da periodici e libri esteri, aprano nuove correnti di pensiero o incrementino correnti già avviate.

Il miglior mezzo, il più pronto, rapido, efficace, che nel mondo moderno esiste per raggiungere i fini sopra accennati, è indubbiamente la stampa periodica; e più specialmente quei periodici che abbiano l'indole, il carattere, il livello e l'estensione che già da 28 anni si sono voluti dare alla Rivista Aeronautica, e che è opportuno oggi confermare.

La Rivista Aeronautica è edita dalla ASSOCIAZIONE AERONAUTICA, eretta in ente morale; pertanto essa non è una emanazione di questo Stato Maggiore, anzitutto perché il suo contenuto non deve investire la responsabilità dello Stato Maggiore stesso, e poi perché è bene che la libertà degli studi, seppure contenuta entro le direttive generali che informano nell'epoca attuale la vita italiana, non soffra neanche la parvenza di una limitazione di carattere ufficiale.

Questo S.M. non può tuttavia trascurare il fatto che la Rivista Aeronautica, per consuetudine di scambio con

le più note riviste similari estere, viene consultata in moltissimi Paesi presso i quali è considerata la più rappresentativa espressione del pensiero aeronautico italiano. Per questa e per altre ragioni sopra esposte, questo S.M. intende far sì che il personale aeronautico militare e civile, d'ogni grado e specializzazione, collabori alla Rivista e ne sia lettore assiduo.

Il secondo scopo e compito della Rivista Aeronautica è di invogliare e incoraggiare gli studiosi e scrittori esordienti.

Oltre a questi due scopi che formano oggetto della sua prima parte, la Rivista Aeronautica persegue, com'è noto, nelle restanti pagine una finalità informativa, diffondendo i più importanti studi che compaiono su altre riviste, selezionandone e variandone opportunamente gli argomenti e la presentazione.

Questo fine sarà tanto meglio raggiunto quanto più la Rivista, incrementando il valore della sua prima parte e il numero delle sue pagine, rafforzerà i propri organi redazionali e le proprie basi economiche.

Questo S.M. confida oltretutto nel senso di spontanea adesione del personale tutto, anche nell'azione intelligente e persuasiva dei Comandanti, per ottenere che la Rivista Aeronautica abbia un maggior numero di collaboratori e una più estesa cerchia di lettori e di abbonati, giudicandosi deplorabile che un aviatore non dedichi alle riviste ed ai libri di carattere professionale una minima e trascurabile aliquota delle spese ricreative.

*Nella sostanza la circolare assicura il mantenimento del principio della libertà di pensiero e dell'indipendenza della "Rivista Aeronautica" dallo Stato Maggiore, auspicando la massima partecipazione dei Quadri al dibattito sulla rivista e il loro interessamento ai suoi contenuti. Vanno tuttavia sottolineati gli accenni alla necessità che la libertà degli studi sia "contenuta entro le direttive generali che informano nell'epoca attuale la vita italiana" e al fatto che "la Rivista Aeronautica [...] viene consultata in moltissimi Paesi presso i quali è considerata la più rappresentativa espressione del pensiero aeronautico italiano". Questo equivale a dire che la rivista è il biglietto da visita dell'Aeronautica all'estero, e pone quindi esigenze di tutela dell'immagine che di tale pensiero si dà negli altri Paesi e all'interno.*

*Naturalmente dall'agosto 1950 in poi la "mano" di M. nei contenuti della rivista si fa sentire assai di meno: ciò non toglie che egli ne rimane il più autorevole redattore e con il suo intenso lavoro quotidiano continua ad avere molta influenza nella compilazione delle rubri-*

*che e nella scelta di articoli su riviste straniere – specie americane – da riprodurre o sintetizzare. Non mancano nemmeno talune sue "zampate", specialmente riferibili all'arte del comando e al concetto di aviazione d'assalto (anche in riferimento all'esperienza della guerra in Corea). In queste occasioni M. usa lo pseudonimo Volucris: la sua firma non compare più sulla rivista.*

*Le peripezie di M. non sono, però, finite. Come ha accennato egli stesso, nel dicembre 1953 è costretto a lasciare anche la redazione della rivista e nel 1955 l'Associazione Culturale Aeronautica viene disciolta. A quanto egli stesso riferisce, dato il clima del tempo M. per le idee da lui espresse viene anche accusato di "sinistrismo politico", accusa che respinge:*

Inutilmente asserii che, pur essendo d'idee progressiste, non fui e non sono iscritto ad alcun partito, che non frequento ambienti di alcun partito, non ho amicizie ch'io sappia qualificate presso alcun partito. Aggiunsi essere convinto che il comunismo fra gli Italiani non possa attecchire, perché essi sono tra i popoli meno propensi a sacrificare il minimo comodo individuale al benessere della collettività; così come sono pochissimo cristiani, anche se sono pietosi e benigni (incapaci delle efferatezze cui si lasciano trascinare altri popoli che si vantano superiori)...<sup>8</sup>.

*M. nega anche di essere stato responsabile della pubblicazione sul numero di marzo 1953 della rivista di scritti contrari alla CED, tuttavia ammettendo di disapprovarla. Egli riferisce inoltre che, dopo la sua defenestrazione, si era recato per prendere commiato dal Capo di Gabinetto del Ministro, il quale gli avrebbe detto che "la rivista appartiene al Ministero che ne sopporta le spese, e non deve pubblicare ciò che contrasta con le nostre direttive".*

*I commenti di M. all'estromissione subita sono prevedibilmente amari e ipercritici; senza dubbio essa è stata per lui un vero trauma, che ha segnato dolorosamente il resto della sua vita e ha influito molto anche sul tono eccessivamente polemico dei suoi scritti. Tuttavia, a distanza di tempo e con la necessaria serenità si deve ammettere che il Capo di Gabinetto ha fatto notare a M. un'esigenza elementare, che non ha nulla di nuovo. È senz'altro auspicabile, sul piano generale, che*

8. Amedeo MECOZZI, *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 171.



*le direttive degli organi centrali siano le più larghe possibili e tali da incoraggiare veramente la libera espressione del pensiero dei Quadri su argomenti dottrinali e tecnico-professionali; ma ciò non toglie che era ed è del tutto inopportuna, in una rivista militare, la pubblicazione di scritti in contrasto con le fondamentali scelte di politica estera e di sicurezza del Governo, o di prese di posizione di carattere più politico che militare. Del resto, anche in campo civile da sempre è diritto della proprietà di nominare e revocare il direttore di una pubblicazione, la cui "linea" deve essere di suo gradimento. Il direttore che non la condivide è libero di lasciare la carica: ma non può pretendere di dare alla pubblicazione indirizzi corrispondenti a sue vedute personali in aperto contrasto con le idee della proprietà.*

*Stupisce che un uomo dell'intelligenza, della cultura e dell'esperienza di M. non si sia reso conto di questa realtà, fino al punto da far acquistare al suo allontanamento dalla rivista, da lui tanto deprecato e criticato, il carattere di una sorta di suicidio letterario, di un*

*autoallontanamento, di un'autoemarginazione, offrendo perciò una magnifica chance a coloro che avversavano le sue idee nel campo aeronautico.*

*Queste dolorose circostanze hanno un solo risultato, che si deve registrare con vivo rammarico: un grave danno per lo stesso M. e per il pensiero militare e aeronautico italiano del dopoguerra, non certo ricco di uomini della levatura di M.. Detto questo, è doveroso oggi riproporre quanto di più significativo M. ha lasciato nel periodo, che non solo su argomenti aeronautici non manca di spunti originali e di attualità. Ciò che interessa di più sono le sue considerazioni almeno apparentemente marginali, accessorie su vari argomenti: perché i due motivi traenti del suo pensiero di sempre, l'amore per l'aviazione d'assalto e l'avversione a D., non solo rimangono sullo sfondo dei suoi scritti ma col tempo vi acquistano un dominio crescente e eccessivo fino a diventare ossessivo, perdendo di lucidità scientifica.*

(F. B.)



## I

### 1. L'AVIAZIONE DIVENTA INUTILE?

("Rivista Aeronautica", nn. 1-2-3, 1945; pubblicato anche in opuscolo a cura dell'Associazione Culturale Aeronautica, Roma, 1945)

### 2. I "TELEPROIETTI": LORO RENDIMENTO E LORO AVVENIRE ("Rivista Aeronautica", nn. 1-2-3, 1945; pseudonimo VOLUCRIS)

### 3. ARMI E PAROLE NUOVISSIME: MISSILI ("Rivista Aeronautica", n. 11, 1946; pseudonimo DEMÈZIO ZÈMACO)

Questo articolo, con cui M. inaugura la sua intensa attività pubblicistica dopo la parentesi del 1943-1944, richiede una non breve premessa a carattere storico. Dopo aver perduto nel 1940-1941 la battaglia aerea d'Inghilterra a causa sia dell'efficienza dell'aviazione da caccia e delle difese aeree inglesi sia della mancanza di una vera e propria aviazione strategica, specie a partire dal 1942 la Germania è soggetta a un'offensiva aerea sempre più pesante da parte della potente aviazione strategica douhetiana che – diversamente dall'Asse – l'Inghilterra aveva sviluppato a partire dalla seconda metà degli anni Trenta. Per la prima volta l'apparato bellico tedesco non è in grado di controbattere con mezzi analoghi l'offensiva aerea di crescente intensità degli avversari, anche se le sue efficienti difese aeree e l'aviazione da caccia riescono a infliggere dure perdite alle ondate di bombardieri alleati.

Lo sviluppo del razzo tipo V-1 e del missile tipo V-2 e lo studio dell'ancor più potente missile tipo V-3 – chiamati non casualmente "armi di rappresaglia" – risponde all'esigenza primaria di trovare in tempi ristretti una risposta efficace ai crescenti bombardamenti inglesi, sollevando il morale del popolo tedesco e il prestigio delle Forze Armate del Reich. In tal modo, fin dalla sua nascita il missile acquista una certa capacità di sostituzione del vettore aereo classico, e in particolare del bombardiere strategico.

Le nuove armi tedesche non sono concettualmente e tecnicamente nuove. I razzi erano già stati usati, ad esempio, nella prima metà dell'ottocento, sia in

campo terrestre che marittimo; e il Maresciallo Marmont nel 1845 accennava ai razzi come nuova e rivoluzionaria specialità dell'artiglieria con una capacità di distruzione così ingente, da sovvertire i tradizionali principî della guerra e da fare della fanteria, tradizionale Arma-base, un'Arma ausiliaria di tali mezzi di fuoco<sup>1</sup>.

Tuttavia la data del 3 ottobre 1942, quando dal poligono di Peenemünde viene lanciato il primo razzo V-1, è considerata generalmente come l'inizio dell'era spaziale. Da allora il missile non ha fatto che aumentare le sue prestazioni (quota di tangenza, gittata, carico utile), con la testata nucleare è stato protagonista della guerra fredda, ed è tuttora protagonista primario della guerra spaziale, quale vettore unico delle piattaforme spaziali e dei satelliti. Quel che più importa, nei conflitti post-guerra fredda – a cominciare dalla guerra del Golfo – il binomio satellite-missile ha acquistato importanza strategica crescente, sia per neutralizzare le difese aeree terrestri prima dell'impiego di vettori aerei classici sempre più costosi e sofisticati, sia per l'esplorazione strategica, l'attività di comando e controllo, la guida sugli obiettivi degli aerei stessi, la valutazione dei risultati.

All'inizio del 1945 – quando la guerra era ancora in corso e non era ancora stata lanciata sul Giappone la bomba atomica – nessuno aveva ancora valutato le

1. Cfr. Ferruccio BOTTI, *Verso un quarto potere missilistico-spaziale?*, in "Informazioni della Difesa", n. 3, 1993.

grandi possibilità di sviluppo delle nuove armi tedesche e le conseguenze teoriche di tale sviluppo, a cominciare dal futuro ruolo dell'Aviazione: M. è stato il primo e l'unico a farlo. Questo suo articolo è pertanto il più importante del dopoguerra e uno dei più importanti, preveggenti e originali della vasta produzione mecozziana.

Per altro verso i concetti che qui M. espone non sono del tutto nuovi, ma possono essere ricondotti alle grandi linee del suo pensiero. Essi si riassumono nella constatazione che quanto D. ha "erroneamente" teorizzato per l'Aviazione e l'aviazione strategica, può essere ora applicato a queste nuove armi strategiche e di distruzione di massa. Di conseguenza, l'Aviazione classica potrà e dovrà battere solo gli obiettivi da M. sempre riservati all'aviazione d'assalto, in pratica identificandosi con tale tipo di Aviazione anche nelle caratteristiche dei materiali.

L'interrogativo che M. pone nel titolo, volutamente provocatorio, ha un sottofondo antidouhetiano: le nuove armi rendono inutile, a suo avviso, quell'Aviazione strategica douhetiana che nel corso dell'ultima guerra ha dimostrato di non essere in grado di raggiungere rapidamente gli scopi risolutivi che D. le aveva assegnato. L'articolo ha perciò un significato bifronte: da una parte è la prima franca riflessione mecozziana sugli ammaestramenti del conflitto senza gli ovvi vincoli del 1940-1943; dall'altra spinge lo sguardo all'avvenire dell'Aviazione, che nella sostanza per effetto dei "teleproietti" coincide con l'avvenire dell'Aviazione d'assalto.

Data la loro affinità con l'argomento trattato in L'Aviazione diventa inutile?, aggiungiamo altri scritti di M. sullo stesso argomento pubblicati nel 1945-1946. Da essi si rileva che l'attuale problema di fondo – se la guerra spaziale debba o no essere considerata

come un prolungamento della guerra aerea, che diventerebbe così aerospaziale<sup>2</sup> – è ancora lontano dalla prospettiva di M.. Anche la definizione di missile da lui proposta non collima con quella attuale, che lo definisce "mobile senza pilota, generalmente guidato nello spazio, dotato di motore atto soltanto ad accelerarlo" oppure (se si tratta di missile balistico) "missile guidato e propulso nella parte ascendente della traiettoria, che prosegue poi il volo in assenza di spinta seguendo una traiettoria balistica"<sup>3</sup>.

A parte questi limiti, la "nuova arma" nelle mani di M. diventa anzitutto una nuova arma per combattere l'odiata concezione douhetiana. Tuttavia quando nell'agosto 1945 una fortezza volante B-29 sgancia la bomba atomica su Hiroshima e Nagasaki, M. ha l'onestà intellettuale di rivedere immediatamente le sue posizioni e in certo senso di dar ragione a D.. In un opuscolo dal titolo La bomba atomica e l'Aviazione (pubblicato nello stesso agosto 1945) pur indicando nello stesso D. il responsabile morale della "guerra agli inermi" riconosce al tempo stesso la validità delle sue teorie (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XIX, p. 152).

Il missile intercontinentale con testata nucleare, il missile di teatro, il missile con testata convenzionale tipo Cruise/Tomahawk protagonista dei conflitti post-Guerra Fredda, nel 1945 erano ancora lontani; ma nonostante questa abiura dopo breve tempo smentita (Cfr. lo stesso Cap. XIX), si deve riconoscere che con l'articolo che segue M. ha il giusto presentimento della nuova era spaziale e ne percepisce taluni aspetti, a cominciare dall'affiancamento del missile all'aeroplano e dall'indiscutibile assunzione da parte dello stesso missile del ruolo prevalente di arma di distruzione di massa, prima riservato al solo aeroplano<sup>4</sup>.

(F. B.)

2. L'argomento è stato trattato in Ferruccio BOTTI, *De la stratégie aérienne à la stratégie spatiale: ou va la guerre?*, Comunicazione al Convegno "Le rôle de la puissance aérienne dans les conflits futurs", Paris, Sénat de la République, 26 février 1999 (Cfr. anche la serie di tre articoli su "Informazioni della Difesa" nn.: 2, 2000; 5, 2000 e 2, 2001).

3. Registro Aeronautico Italiano, *Terminologia Aeronautica*, Roma, 1964, pp. 488-489 (N.d.C.).

4. Ferruccio BOTTI, *Aerei e missili*, in "Rivista Aeronautica", n. 4, 1996 (N.d.C.).

## L'AVIAZIONE DIVENTA INUTILE<sup>5</sup>?

L'aerobombardiere senza equipaggio, *vergeltungswaffe eins* «V. 1» e l'aerobombardiere senza equipaggio e senza ali, *vergeltungswaffe zwei* «V. 2», sono forse tra le più sensazionali novità di questo conflitto; tali armi iniziano una nuova fase nella storia della guerra aerea<sup>6</sup>.

Veramente qualcuno opinerà che, se anche la «V. 1» potrebbe essere classificata nella storia dell'Aviazione perché è un proietto volante, è una granata d'una nuova artiglieria senza cannone ma a lunghissima gittata, (la «grossa berta» della seconda guerra mondiale) e soltanto nella storia dell'artiglieria potrà trovare il suo posto.

Questa banale osservazione ci porta diritti al centro d'una vecchia polemica che ebbe per tesi, appassionatamente sostenuta e contestata, «l'Aviazione è soltanto un'artiglieria che spara più lontano».

Quella affermazione dietro la sua apparenza semplice, nascondeva la tendenza a risolvere in una direzione preconcepita i più gravi problemi d'ordinamento della forza armata dell'aria rispetto alla forza armata terrestre: «se l'Aviazione è tale, perché non deve essere manovrata dallo stesso comando che manovra le grosse artiglierie?».

Certo, con l'avvento della «V. 1» e della «V. 2» l'aviazione da bombardamento e l'artiglieria si assommano, ancor più di quanto nel passato; anzi, se la «V. 1» può dirsi un'aviazione bombardiera giunta all'estremo della sua evoluzione, la «V. 2» può dirsi un'artiglieria di grosso calibro giunta all'estremo dell'evoluzione propria; gli estremi ancora una volta si toccano.

Nella guerra futura, se le «V. 1» e le «V. 2» diverranno d'impiego più intenso e generale (oh! La scoraggiante domanda che correva sui libri e sui periodici militari fin da poco dopo il termine della prima lotta mondiale: «come sarà la guerra futura?») si dovrà pur decidere se l'arma nuova, *il proietto senza aeroplano e senza cannone*, faccia parte «organica» dell'Aviazione oppure dell'artiglieria.

Anzi, all'estremo dell'evoluzione di questa nuova arma non siamo ancora giunti, poiché si parla della «V. 3», la *vergeltungswaffe* che parteciperebbe dei caratteri delle prime due; sarebbe cioè alata, autopilotata, radioguidata, a lunghissimo raggio d'azione. Qualcuno con molta fantasia pensa perfino che possa essere radioguidata sia dal punto di partenza sia (con l'intervento d'una superquinta colonna) dalle prossimità del punto d'arrivo; così le questioni organiche si complicano; la radio che sta prendendo tanta importanza resterà un «servizio»? od aspirerà al ruolo di «arma», e chiederà di avocare taluni mezzi alla propria competenza e pertinenza organica? Non è una domanda maligna.

Tra parentesi: a quando una terminologia sintetica che per indicare queste ed altre nuove armi ci dispensi dalla perifrasi e dalle parole ostrogote e dalle sigle? *Teleproietti*? Ricordare le denominazioni di telebomba e telesiluro imposte dal compianto Guidoni a due suoi ritrovati che forse erano progenitori degli attuali.

In fatto d'evoluzione si può osservare che i teleproietti «V. 1» «V. 2» «V. 3» stanno sopra una linea la cui determinante sembra del tutto opposta a quella di altre tre armi che i tedeschi avrebbero adoperato largamente negli ultimi mesi contro i convogli navali alleati:

- la bomba a razzo, non alata, non radioguidata, adoperata da velivoli a tuffo, specie contro navi da guerra (non alludiamo alle piccole bombe a razzo adoperate da breve distanza «serrando sotto»<sup>7</sup>, ma a grossi calibri);
- la bomba alata, lanciata da un aeroplano e da esso radioguidata, a vista, verso il bersaglio;
- il siluro radioguidato, il quale ultimo, nella sua traiettoria aerea, è stato sperimentato anche provvisto di ali<sup>8</sup>.

Infatti per le prime tre armi «V. 1» «V. 2» «V. 3» gli obiettivi debbono essere di vasta superficie, giacché la loro dispersione almeno per ora è notevole; invece le tre ultime costituiscono nuovi tentativi per rimediare alla scarsa probabilità di colpire imputata alla bomba normale gettata in quota a volo orizzontale, e (in minor misura) imputata al siluro normale.

5. Anche questo autore, come ogni altro di cui la Rivista ospiti gli scritti, esprime opinioni *personali*, non le opinioni della Direzione e tanto meno quelle del Ministero dell'Aeronautica.

6. Vederne le descrizioni nella *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 86 e p. 90.

7. Vedere la riproduzione di un suggestivo disegno nella *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 10.

8. Vederne un chiaro articolo illustrativo nella *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 43.



Con questa osservazione eccoci ancora di fronte ad alcuni dei più vetusti e mai trascurabili soggetti di discussione aeronautica negli ultimi venticinque anni: – è possibile aumentare la precisione del bombardamento aereo nonostante gli aumenti della velocità del velivolo e della quota di getto, e soprattutto nonostante l'aggravarsi della reazione aerea e contraerea, che influenzano tale precisione, e la rendono totalmente diversa da com'è sul poligono, dove le illusioni degli inventori di traguardi di puntamento prendono slancio?

– è vantaggioso, nell'economia generale della guerra aerea, anzi della guerra complessiva, prefiggersi di bombardare con velivoli grandi superfici (città) anziché, per la difficoltà di colpirli, scegliere in essi i punti più vulnerabili e più redditizi?

– in una situazione di equilibrio aereo (specie se situazione iniziale) fra due belligeranti, l'offesa a lungo raggio con aeroplani è possibile od almeno è redditizia, oppure rischia troppo d'essere neutralizzata dalla difesa?

– quali altre forme (mezzi, metodi, obiettivi) di offesa con velivoli, saranno preferite in una guerra futura, se la risposta ai precedenti quesiti sarà negativa?

Certo, tutta la storia della guerra aerea dal 1939 ad oggi risponde ai quattro interrogativi; e nella risposta sta totalmente il punto di partenza per la progettazione d'una aviazione militare futura.

\* \* \*

Quando nel 1919 lo scetticismo circa la pace perpetua fece cominciare le discussioni sulle probabili forme della guerra del domani, ebbe rinomanza grande una dottrina aviatoria secondo la quale:

– nella guerra terrestre la superiorità acquisita, a causa del progresso dei mezzi tecnici, dalla difensiva sulla offensiva, e che aveva reso la guerra «statica», si sarebbe accentuata, immobilizzando gli eserciti in una resistenza senza speranza di decisione<sup>9</sup>;

– l'aviazione avrebbe invece sviluppato in prevalenza la propria potenza offensiva, e in modo tale che contro di essa a nulla sarebbe valsa la reazione

contraerea, e ben poco sarebbe valsa la difesa aerea con velivoli da caccia<sup>10</sup>;

– l'offesa (con velivoli) si sarebbe manifestata prevalentemente contro i grandi centri demografici ed industriali, sotto forma di martellamento indifferenziato delle «superfici distruggibili»<sup>11</sup> piuttosto che contro determinati bersagli singoli; ottenendo così di vulnerare il «potenziale» bellico morale e materiale, considerato più importante delle forze armate terrestri e navali in atto;

– in tal modo un «dominio dell'aria» sarebbe stato conseguito dal belligerante che avesse dedicato le proprie risorse in prevalenza alla creazione d'una grande armata di grandi bombardieri aerei, secondo il principio di «resistere sulla terra e sul mare per far massa nell'aria»; cosicché tale armata aerea avrebbe da sola (ed in pochi giorni) deciso la guerra, costringendo il nemico alla resa, soprattutto per collasso morale, senza che se ne fosse preventivamente occupato il territorio<sup>12</sup>.

Adesso è il momento di rammentare agli aviatori anziani tutto questo, e farlo sapere ai giovani: tali concetti nacquero nella mente del generale italiano Douhet; furono elevati alla dignità di dottrina ufficiale dai ministri del ventennio; furono considerati doverosi nella «disciplina delle intelligenze» di tutti gli ufficiali aviatori; furono esaltati da molti aviatori compresi quelli che volevano acquisire benemerienze; furono contraddetti da pochissimi imprudenti; il loro Autore fu chiamato Maestro ed il suo mezzobusto fu tutelare delle aule della nostra Scuola di Guerra Aerea; è difficile supporre che tali concetti non abbiano perciò influenzato la preparazione della nostra Aviazione.

Ancora oggi qualcuno degli epigoni ha la disinvoltura d'affermare che il Douhet aveva ragione, infatti gli Angloamericani hanno apprestato ed impiegato una grande armata aerea di grandi bombardieri, «stile Douhet».

Il soggetto della discussione non è quindi «sorpasato» ma è più palpabile che mai; per questo vorremmo che adesso si procedesse ad una revisione delle argomentazioni pro e contro, al lume delle esperienze concrete.

10. Vedere: DOUHET - *La profezia di Cassandra*, Soc. Editrice Tirrena, 1931, p. 407. DOUHET - *La guerra integrale*, ediz. Campitelli, 1936, pagg. 281-383. DOUHET - *Il dominio dell'aria*, ediz. Mondadori, 1932, p. 133.

11. Vedere: DOUHET - *La guerra integrale*, ediz. Campitelli, 1936, pagg. 188-321. DOUHET - *Il dominio dell'aria*, ediz. Mondadori, 1932, pp. 26-44.

12. Vedere: DOUHET - *Il dominio dell'aria*, ediz. Mondadori, 1932, pp. 400-426.

9. Vedere: DOUHET - *La difesa nazionale*, ediz. A. L. I., 1923, p. 52. DOUHET - *La guerra integrale*, ediz. Campitelli, 1936, pp. 44-55-352 e altrove. DOUHET - *Il dominio dell'aria*, ediz. Mondadori, 1932, pp. 201-337.

Tentiamo per parte nostra di portarvi un piccolo contributo con alcune constatazioni che a parer nostro provano l'erroneità della Dottrina.

Anziché statica, la guerra terrestre si è dimostrata d'una dinamicità estrema; il progresso dei mezzi tecnici ha conferito superiorità non alla difensiva ma all'offensiva; anzi tale superiorità è giunta a rendere possibili e larghissimamente attuati gli *sbarchi*, operazioni nelle quali la difensiva ha le migliori occasioni di manifestarsi; ed è giunta a superare difese organizzatissime e profonde mai concepite nel passato.

Unica eccezione a quella dinamicità fu il periodo tra la disfatta della Francia e l'inizio dell'offensiva ad Oriente, quando gli eserciti d'Occidente per il mare interposto furono statici, quando a breve distanza dalle basi dell'Aviazione tedesca numerosa ed ardita, v'erano oltremare una popolatissima capitale e numerosissime grandi città industriali; quando cioè l'occasione più favorevole immaginabile si presentava per applicare il concetto bellico douhetiano col migliore risultato.

Senonché proprio tale occasione ha dimostrato che nell'aria, al contrario che sulla terra (e perfettamente all'opposto di quanto il Douhet aveva pronosticato), il progresso dei mezzi tecnici ha conferito alla difensiva una superiorità sull'offensiva; cosicché la «battaglia aerea di Londra» terminò non dopo tre giorni col trionfo degli attaccanti<sup>13</sup> ma dopo alcuni mesi col trionfo dei difensori. Viene il sospetto che il Maresciallo Goering sia una vittima delle teorie del Douhet!

L'offensiva aviatoria intensissima che non ottenne ai tedeschi di poter annichilire il potere produttivo dell'industria britannica, si è ripetuta e moltiplicata da parte degli angloamericani sulla industria tedesca; ma non ha impedito ai germanici di realizzare tra l'altro nel corso del quinto anno di guerra lo sforzo scientifico-tecnico-industriale costituito dall'offensiva (aerea?) dei teleproietti tipo «V. 1» «V. 2» «V. 3».

A loro volta tali proietti, *armi aeree che non sono l'Aviazione*, dimostrano che i tedeschi non hanno ritenuto possibile ripetere il tentativo di vulnerare il potenziale bellico nelle Isole britanniche sfidando la difesa dell'aviazione; anzi l'Aviazione che i tedeschi possono mandare ancora nel cielo viene adoperata quasi soltanto nel tentativo di vulnerare le forze armate navali in atto, e quelle terrestri ed aeree *in atto*

sul continente franco-belga; dunque la difesa aerea ha reso impossibile al belligerante meno dotato l'offesa aerea sugli obiettivi tipo Douhet, ed avrebbe *reso inutile l'aviazione*, se i soli obiettivi degni d'un'armata aerea fossero i centri demografici ed industriali.

La strapotente Aviazione offensiva degli angloamericani, talmente grande che nessun cervello di fanatico pre-bellico avrebbe potuto immaginarla, riesce ad infliggere tremendi danni all'apparato bellico tedesco, ma non riesce ad ottenere la resa del nemico *da sola*, ossia senza che ne venga previamente occupato il territorio; la sua azione contro i centri demografici ed industriali tedeschi ne logora le risorse morali e materiali, ma non è *determinante* della vittoria, bensì coadiuvante le forze terrestri che avanzano con pertinace fatica.

Sul fronte orientale, laddove gli eserciti avanzano più rapidamente, l'Aviazione russa è prevalentemente adoperata contro le forze armate *in atto*, perciò in raggio d'azione relativamente breve, con metodi aderenti alla realtà terrestre contingente, contro obiettivi determinati e non «su zone»; l'Aviazione anglo-americana viene inviata ad agire anche contro «zone» ma di limitata superficie (città delle prossime retrovie), sebbene spesso attraverso le grandi distanze che la separano dalle proprie basi<sup>14</sup>.

Se queste deduzioni sono giuste, se espongono la realistica situazione che potrà ispirare la nuova scienza della guerra aerea, è forse da augurarsi che, quando il palazzetto situato a Roma presso il piazzale delle Scienze ed oggi occupato dagli Alleati, ritornerà sede della Scuola di Guerra Aerea, il mezzobusto del Maestro venga rispettosamente tolto; rispettosamente, perché si tratta d'un italiano che intendeva giovare all'Italia, sebbene l'abbia danneggiata.

\* \* \*

Circa gli interrogativi contenuti in fondo alla prima parte del presente scritto, non abbiamo la presunzione di dare qui le risposte; possiamo però esporre qualche considerazione che le agevoli.

I teleproietti tipo «V. 1» «V. 2» «V. 3» potranno forse venire perfezionati, specie come efficacia esplosiva, come dirigibilità o precisione di puntamento, come velocità, e soprattutto come possibilità di riproduzione

13. Vedere: DOUHET - *La guerra integrale*, pp. 300-302. «La difesa di Londra è impossibile».

14. Del resto, circa l'intervento sul campo di battaglia, vedere *Rivista Aeronautica* 1945, n. 1, p. 80.

più economica in grandi serie e come praticità d'installazioni a terra per il lancio<sup>15</sup>.

La lotta tecnica per superarsi, fra cacciatori e bombardieri, fra offesa aerea e difesa aerea, forse non avrà mai fine, neppure con l'avvento ormai consolidato dei propulsori a reazione tanto sui bombardieri quanto sui caccia; proseguiranno pertanto le alternative di supremazia degli uni sugli altri, con probabilmente alcuni costanti punti di vantaggio dei cacciatori sui bombardieri.

Ma è ormai accertato che quest'alternativa tecnica sarà possibile soltanto nelle condizioni più favorevoli ai bombardieri, ossia per limitati raggi d'azione oppure in caso di superiorità del potenziale bellico; infatti i bombardieri angloamericani agiscono su lungo raggio, ma quelli tedeschi non lo possono più fare, ed in loro vece vanno i teleproietti.

È invece improbabile che i caccia possano mai neutralizzare a sufficienza i teleproietti; oggi l'arma nuova è fanciulla ma già non bastano contr'essa né i caccia né i contraerei.

Potrà dunque essere applicato ai teleproietti il principio che il Douhet erroneamente applicava all'aviazione: «rassegnarsi alle offese che il nemico ci può arrecare per concentrare ogni sforzo nell'infliggergli offese maggiori».

Con l'avvento dei teleproietti che effettuano bombardamenti «su zona», a lungo raggio ed eludendo ogni difesa, l'Aviazione diventa inutile o meglio diventerà: diciamo l'Aviazione concepita agli stessi scopi, per le stesse distanze, contro gli stessi obiettivi estesi, l'aviazione douhetiana che pretendeva (vanamente) ottenere il collasso del nemico distruggendone le città e terrorizzandone gli abitanti<sup>16</sup>.

Restano gli obiettivi di piccola dimensione ma di grande importanza, fuori delle città o dentro le città, le vie di comunicazione, gli obiettivi mobili su terra e su mare; restano gli scopi *direttamente* militari; ma questi esigono l'esattezza nel colpire.

Ecco il punto cruciale; finora, ogni volta che il progresso tecnico faceva sperare risolto il problema della precisione del puntamento aereo, le ambizioni dei bombardieri aerei si rivolgevano ai bersagli piccoli; ogni volta che fuori del poligono la speranza si riscontrava vana, ci si rifugiava nel vanto che il

bombardamento «su zona» fosse redditizio; riconoscendo che la «rosa» dei colpi era troppo grande, si sceglievano bersagli più grandi affinché la contenessero tutta; ma oggidì a tal fine vi sono i teleproietti.

Fu anche concepito come teoria il «bombardamento statistico»; quello che nella pratica corrente prefiggendosi bersagli piccoli (per esempio navi) sacrifica volontariamente una percentuale delle bombe lanciate pur d'avere una determinata probabilità statistica di colpirli;<sup>17</sup> ma quelle bombe che fanno soltanto buchi nell'acqua o nei campi arati sono spesso inaccettabilmente troppe.

Inaccettabilmente troppe, per un belligerante che si trovi nella condizione di non poter essere prodigo, anche, se non proprio di dover essere parsimonioso; pertanto è inefficace obiettare che in questa fase della guerra giornalmente alcune migliaia di bombardieri angloamericani attaccano non tanto le città quanto le vie di comunicazione nella Germania, ossia una miriade di bersagli ciascuno di limitata dimensione, col consueto metodo di bombardamento.

Primo: affinché l'obiezione fosse efficace bisognerebbe dimostrare che quelle azioni si fanno *perché* hanno ciascuna un elevato rendimento specifico, anziché *qual siasi* il loro rendimento, essendo *necessario* farle.

Secondo: le categorie di velivoli disponibili sono quelli, ed il metodo ne deriva, anche se gli obiettivi attualmente preferibili fossero non molto corrispondenti al metodo consueto dei bombardieri.

Sarà a suo tempo interessante conoscere se l'impostazione concettuale della guerra aerea da parte degli Stati Maggiori americani (perciò le categorie di velivoli messi in cantiere in grandi serie) abbia o no risentito delle teorie del Douhet aggiornate e rielaborate con amplitudine americana dal Seversky.

Terzo: chi è straricco di materiali è giusto che non badi a parsimonia, se con ciò possa diminuire i rischi e le fatiche particolari ad altri metodi, ai seguenti<sup>18</sup>.

Restano dunque due metodi per colpire obiettivi di piccola dimensione, ai quali corrispondono mezzi caratteristici.

Il metodo più recente è relativo ai nuovi mezzi accennati nella prima parte del presente scritto:

15. Vedere *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 79.

16. Vedere: DOUHET - *La guerra integrale*, ediz. Campitelli, 1936, pp. 325-331.

17. Vedere: CROCCO - *I segreti dell'arma aerea*, ediz. Cremonese, anno 1940, pp. 115-116.

18. Vedi tra l'altro circa gli obiettivi-trappola la *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 80.



bomba a razzo gettata a tuffo, bomba radioguidata dal velivolo, siluro radioguidato.

L'altro metodo è quello di *portare i proietti a domicilio*; siano bombe a razzo, siano siluri normali, siano bombe normali, gettati in picchiata od a volo radente, più o meno «serrando sotto», a corpo a corpo.

Per attuarlo sono più adatti velivoli di piccola dimensione, maneggevoli, veloci, che adoperino anche mitragliatrici e cannoncini.

Questa guerra ne ha costituito il successo più clamoroso, sia che gli obiettivi fossero officine di retrovia, centrali elettriche o bacini idrici, sia che fossero vie di comunicazione terrestri o convogli navali, sia che fossero truppe e servizi più o meno lontani dalle linee di combattimento terrestri.

I velivoli furono chiamati a volta a volta distruttori o tuffatori o caccia-bombardieri od assaltatori; i russi li impiegano più largamente; ma gli angloamericani non li trascurano davvero.

In Italia dal 1925 e per lunghi anni fu propugnata la costituzione ed il potenziamento di una specialità: *l'aviazione d'assalto*; ebbe una accoglienza in proporzione inversa a quella dell'aviazione propugnata dal Douhet.

Danneggiò l'aviazione d'assalto anche la preoccupazione che l'esercito la rivendicasse come una specialità ausiliaria delle truppe; che la marina rivendicasse in ispecie gli aerosiluratori come una specialità ausiliaria delle navi; oggi nella catastrofe che ci ha colpiti simili preoccupazioni fanno sorridere amaramente.

L'aviazione d'assalto non serve soltanto a diretto favore delle truppe e delle navi; ma certo, il concetto dell'*assalto aereo* nella sua significazione più generale deriva da principî del tutto diversi dal «resistere sulla terra e sul mare, per far massa nell'aria»: corrisponde ad un proposito del tutto opposto a quello *ossidionale*, cioè del logoramento d'un avversario assediato dietro un mare (Isole britanniche) o dietro la staticità di linee continue terrestri (Sigfrido o Maginot), finché chieda la resa.

Ecco forse il fondamentale errore del Douhet: credere che il bombardamento sistematico dei «centri demografici ed industriali» costituisca un «assalto» con la sua caratteristica di risultati rapidi e decisivi; non lo è, perché non lascia modo di passare allo «sfruttamento del successo»; invece costituisce un «assedio», perciò con frutti di logoramento, il quale è reciproco e giova solo a chi ha interesse di guadagnare tempo.

Siccome il potere distruttivo dell'Aviazione è piccolo (relativamente ai mezzi impiegati, infatti, nessuno vorrebbe impiegare l'Aviazione laddove per compiere le stesse distruzioni avesse disponibile l'artiglieria), il più razionale impiego dell'aviazione da offesa è laddove sia più possibile sfruttarne immediatamente i risultati distruttivi.

L'assalto aereo (per il quale i teleproietti che hanno inutilizzato la già svilita aviazione douhetiana non sono adoperabili), intende vulnerare le forze armate *in atto*, a preferenza che il «potenziale» bellico più lontano; quando possibile esso colpisce le industrie e i magazzini; ma intende altresì «dar col sangue alla ruota il movimento» attaccando le vie di comunicazione vicine e lontane, specie quando si verifichi una situazione di equilibrio che produca la staticità terrestre od impedisca il transito di convogli navali.

Naturalmente, se la sorte dell'Aviazione da bombardamento è di diventare inutile per le ragioni ampiamente illustrate, è rischio dell'aviazione d'assalto di non esser mai bastevole.

Se l'aerobombardiere ha per limite di trasformarsi in teleproietto, l'aeroassaltatore ha per limite di trasformarsi in succedaneo dei mezzi d'offesa tattica che alle forze terrestri o navali siano venuti a mancare per imprevidenza di preparazione o per disavventura d'impiego; ma questo è un discorso da riprendere un'altra volta<sup>19</sup>.

Basti per ora osservare che l'aviazione d'assalto non è un'artiglieria che spara più lontano; semmai è una... cavalleria che effettua incursioni e scorrerie al di là degli avamposti, e che parte alla carica nelle fasi critiche per determinare l'evento fausto o nefasto; il metodo, il mezzo e l'obiettivo concretano in essa un imponderabile umano che le impedisce d'essere commutabile nel meccanico teleproietto.

Per concludere questo scritto, già troppo lungo, diremo che l'aviazione d'assalto, il metodo d'assalto ed il concetto dell'assalto, risultano più economici dell'aviazione da bombardamento, del metodo di puntamento in volo orizzontale in quota e del concetto ossidionale; la dimostrazione ci sembra già data.

Se l'Italia dovrà avere ancora una propria Aviazione militare, vi sarà posto, oltre che per le specialità da

19. Vedere: *Rivista Aeronautica*, anno 1945, n. 1, p. 51. Non in tutte le opinioni espresse in tale scritto tutti gli aviatori concorderanno.

caccia, da esplorazione e da trasporto, quasi soltanto per l'aviazione d'assalto.

### I «TELEPROIETTI»: LORO RENDIMENTO E LORO AVVENIRE

Le nuove armi che i tedeschi indicano con le sigle V. 1 - V. 2 - V. 3 hanno ottenuto un successo di curiosità vivissima, sebbene non altro risultato decisivo che di provocare negli Alleati una intensificazione dello sforzo bellico; come si vedrà nel dettaglio in altre pagine di questa Rivista, esse si basano sopra una propulsione a reazione e sopra una dirigibilità ottenuta con l'autopilota, o con la radio-guida od entrambi.

Già i tedeschi adoperavano, specie contro navi, bombe alate plananti, lanciate da velivoli e da essi radioguidate, aiutandosi nell'operazione mediante la luce d'una lampada che la bomba porta accesa dietro la coda; naturalmente la visuale della bomba dal velivolo può essere preclusa da sbarramenti fumogeni, e dal chiarore degli scoppi antiaerei specie se illuminanti.

Circa la radioguida, già da dieci anni prima della guerra gli inglesi, sotto il nome di «Queen Bee» (ape regina) avevano un bersaglio volante e radioguidato per esercitazioni di tiro contraereo.

Il pilotaggio automatico non è certo una novità; si rammenti tra l'altro a titolo di curiosità che nel 1936 il primato di modelli volanti era stato battuto in Germania da un apparato con motore ad esplosione di qualche centimetro cubo di cilindrata, che aveva un dispositivo giroscopico di pilotaggio automatico simile a quello dei siluri marini.

Tra i due sistemi, radioguida ed autopilota, forse il secondo risulta più economico.

I tedeschi hanno vantata tremenda l'efficacia dei loro «V»; essa è notevole, ma non per la quantità d'esplosivo, bensì forse per la qualità; probabilmente i tedeschi hanno pensato che da un lato convenisse accrescerne l'efficacia adottando esplosivi più costosi, dall'altro che su apparati consimili, destinati a viaggiare senza pilota, si potessero mettere anche esplosivi pericolosi.

Tra gli esplosivi più potenti ma più pericolosi di quelli generalmente adoperati per la carica delle bombe da aeroplano stanno la tolite, la panclastite (perossido di azoto e petrolio), quello cosiddetto «ad aria liquida» (miscela ossidrica, ossigeno e carbone di legna) ed anche la nitroglicerina.

Tra gli esplosivi «di lusso» a grande potenza stanno quelli del genere pentrite; val la pena di impiantarne la fabbricazione in grande quando ci si prefigga uno scopo ambizioso come la distruzione di Londra.

Siccome una macchina volante come la «V. 1» non deve atterrare dolcemente e non deve subire gli sforzi delle manovre di combattimento aereo, la sua struttura alare non ha bisogno d'una grande robustezza, né deve essere di grande superficie portante; in conclusione può essere costruita economicamente e celermente in legno od anche in materiale plastico, come taluni velivoli da turismo (sperimentali) americani; quella possibilità fa intravedere in avvenire la costruzione in grandissime serie.

Anche l'apparato motore si presta a qualche considerazione. La macchina volante con dette ali piccole ha una grande finezza aerodinamica, perciò a parità di potenza s'ottiene velocità più elevata che da un aeroplano, e viceversa.

D'altronde la propulsione a reazione s'ottiene a parità di potenza con un apparato più leggero dei consueti, e viceversa; il consumo di combustibile è più elevato, ma la brevità del tempo necessario a raggiungere l'obiettivo costituisce una compensazione.

In conclusione, scrive Camillo Rougeron sul periodico *Dernières Nouvelles* d'Algeri, da cui riportiamo questi dati, la bomba alata differisce notevolmente per la ripartizione del peso dai comuni velivoli, perché il carico utile (corpo di bomba ed esplosivo) raggiunge l'80% del totale.

Il *Daily Telegraph* scrisse tempo fa che con questa novità l'aviazione tedesca rivela la sua impotenza, perché invece di mandare velivoli che sarebbero abbattuti ma i cui equipaggi mirerebbero a bersagli prescelti, manda bombe cieche che colpiscono tali bersagli solo per caso.

Questa osservazione dà allo stesso Camillo Rougeron in un altro scritto lo spunto per acute osservazioni; egli ricorda che i Parti invece d'affrontare il rischio della lotta individuale con la spada, fecero retrocedere i Romani lanciando loro contro da grande distanza tante frecce «da oscurare il sole»; e che da allora, fino agli odierni campi di mine usati in luogo del cannone, si sono sempre criticati tali metodi e simili mezzi, ciò che non ha impedito ch'essi si sviluppassero.

In realtà il tiro d'artiglieria ed il bombardamento aereo hanno spesso un rendimento superiore se usati «su grandi zone» invece che contro obiettivi precisi; naturalmente ciò avviene perché gli obiettivi precisi

di piccola dimensione non vengono colpiti se non con grande dispendio di bombe disperse.

Si ricorda una dimostrazione teorica datane dal matematico Carnot che studiò il problema sopra i «giornali d'assedio» di Napoleone, e giunse alla deduzione che le perdite degli assediati sotto un tiro mirato erano inferiori a quanto sarebbero state se il metallo lanciato nello stesso settore fosse stato distribuito uniformemente.

Perciò propose di tirare in aria contando sul caso per ripartire i colpi, e di adoperare a tale scopo un mortaio extraleggero pel tiro curvo di palle pesanti; ma non ottenne successo, perché ciò equivaleva a mettere in dubbio l'abilità di tiro dei fanti e degli artiglieri; si vede che le suscettibilità odierne dei puntatori dei velivoli bombardieri hanno i loro precedenti storici, e che bisogna lasciare a costoro l'illusione di fare un tiro mirato, anche se per non dar loro il dispiacere di colpire a vuoto se ne indirizza la missione sopra bersagli piccoli situati dentro obiettivi estesi!

Il Rougeron stesso nel 1930 aveva dimostrato più conveniente mandar velivoli sopra le nubi a gettare bombe alla cieca (non v'erano i moderni televisori di cui si può vedere qualche cenno a pag. 96 di questa Rivista) contro un arsenale o una rada sede della flotta; piuttosto che mandare gli stessi velivoli sotto le nubi a 3000 metri per mirare le singole navi dopo una lunga rotta di puntamento orizzontale a bassa velocità.

Naturalmente ciò gli valse da parte d'un ammiraglio, eminente critico navale, l'osservazione che l'Aviazione fosse incapace di puntamento esatto.

Le stesse polemiche più volte si sono verificate in Italia, ma gli aviatori ogni volta si sono dichiarati sicuri che un perfezionamento decisivo nel puntamento fosse imminente...

Gli inglesi su Kiel, e gli americani su Tolone più volte, non hanno fatto diversamente per scacciarne la flotta tedesca; i risultati ottenuti, riferendosi al rapporto fra la superficie delle navi e la superficie dell'acqua innaffiata di bombe, non sono stati peggiori di quanto sarebbero stati col puntamento diretto contro le singole navi.

Tanto più che le suddette considerazioni si possono estendere alla agglomerazione urbana di Londra; anzi il Rougeron le ha applicate ai «bombardamenti su zona» nella Ruhr, nella vallata del Po e nelle regioni industriali dell'Inghilterra; giungendo alla conclusione che lo «innaffiamento» all'incirca omogeneo (equamente ripartito) delle dette superfici, con una

densità sufficiente per una distruzione totale delle installazioni non incavernate, è una operazione che non sorpassa i mezzi finanziari di una grande nazione in guerra.

Ne deduce che non si tratta d'uno sperpero né d'una confessione d'impotenza a fare altrimenti, e che lo sperpero vero è il puntamento diretto d'un obiettivo preciso, ossia il modo come il bombardamento è fatto abitualmente.

A meno che... la confessione d'impotenza non consista proprio sulla questione del puntamento, materializzandosi nel rinunciare agli aeroplani e sostituirli con i ciechi teleproietti, i quali almeno prima di precipitare non fingono mirare nel traguardo.

Premesso quindi quanto sopra, ossia l'ineluttabilità del «bombardamento su zona» in luogo del puntamento su singoli obiettivi, si può arrivare a calcolare che l'impiego dei «teleproietti» tipo «V. 1» e «V. 2» è molto più economico dell'impiego allo stesso scopo dei normali velivoli bombardieri.

	INGHILTERRA	AMERICA
Tonnellaggio di bombe lanciate in un anno... tonn.	100.000	100.000
Spese di bilancio per l'aviazione da bombardamento..... miliardi di	100 a 200	200 a 1.000
Costo di un chilo di bombe..... franchi da	1.000 a 2.000	2.000 a 10.000

Sembra che per la Germania il costo d'un chilo di bombe lanciato dai velivoli sia ancora più elevato; ma evidentemente i calcoli suddetti peccano alquanto di sommarietà!

In ogni modo, usando la nitroglicerina (che nelle bombe di velivolo non si può adoperare) basterebbero due tonnellate di bombe all'ettaro, ossia 160.000 tonnellate per gli 800 chilometri quadri della capitale britannica e dintorni immediati; analogo calcolo hanno fatto gli inglesi per Berlino.

Per tale tonnellaggio, portato con le «V. 1», basterebbero 30 o 40 mila tonnellate di ali e di motori a reazione.

Ciò rappresenta appena un ventesimo del tonnellaggio annuo di velivoli della produzione americana; e le «V. 1» sono più economiche a costruire degli aeroplani ordinari.

Grosso modo ... ma qualsiasi valore i suddetti computi abbiano, noi li proponiamo all'attenzione

dei douhetiani d'Italia, affinché decidano se nella guerra futura preferiscano prepararsi a bombardare Londra o Berlino, e si dedichino fin d'ora a calcolare quale bilancio l'Aeronautica italiana dovrà chiedere al Parlamento.

#### ARMI E PAROLE NUOVISSIME: MISSILI

*Missile* è una bella parola latina che gli angloamericani hanno nel loro vocabolario con l'identico significato di «proiettile» (dardo, giavellotto, ecc.) ed invece gli Italiani non hanno.

*Missor* per i Latini era il lanciatore, il tiratore.

Per i proietti a razzo, e simili, abbiamo in Italia la parola «teleproietto» proposta nella *Rivista Aeronautica* (vedere anno 1945 n. 1, 2 e 3, pag. 59) e da molti subitaneamente accettata.

Senonché gli Anglo-Americani chiamano «Missiles» i proietti *alati*, a razzo per lo più, spesso radioguidati, talvolta provvisti di televisione.

Propongo che anche noi Italiani si adotti la parola *Missile* riservandola a designare i *corpi alati semoventi* (naturalmente senza pilota), siano o no provvisti di esplosivo. La parola *teleproietti* resterebbe ai *corpi semoventi NON alati*.

A titolo d'esempio, il V.2 sarebbe un «teleproietto» invece il V.1 sarebbe un «missile».

Chi lancia un «teleproietto» è (o sarà) un artiglier; il teleproietto non è che un... proietto senza cannone, un'arma artiglieresca.

Il «Missile» essendo alato è, se non proprio un aeroplano, certo una «aerodina»; chi lo lancia può non essere un aviatore ma non è neppure un artiglier; potremmo chiamarlo «missore» secondo l'etimologia latina sopra accennata.

Che poi il corpo dei «missori» faccia parte organica del corpo degli «aviatori» questa è una discussione che rimanderemo a quando... il trattato di pace ci consentirà di avere missili e missori; per ora contiamoci di ammirare quelli degli altri.



## II

### 1. UN'AUTENTICA GLORIA

("Rivista Aeronautica", nn. 1-2-3, 1945; pseudonimo AMBROGIO MARIANI)

### 2. PROFETI DI SVENTURA

("Rivista Aeronautica", n. 4, aprile 1945; pseudonimo MARCELLO ARTIERI)

### 3. LA VITTORIA ATTRAVERSO IL POTERE AEREO?

("Rivista Aeronautica", n. 5, maggio 1945; pseudonimo MARCELLO ARTIERI)

### 4. LO SCOPO DELLE OPERAZIONI BELLICHE

("Rivista Aeronautica", n. 6, giugno 1945; pseudonimo MARCELLO ARTIERI)

*Gli effettivi risultati raggiunti dal bombardamento strategico angloamericano (il quale ha avuto un prevalente orientamento "controcittà") e il ruolo dell'Arma aerea nella strategia germanica sono tuttora due degli argomenti più controversi della storia della seconda guerra mondiale, con opposte interpretazioni dei douhetiani e antidouhetiani tuttora ricorrenti.*

*Su questo argomento, già in piena guerra, nel 1942 Alexander P. De Seversky ha pubblicato il famoso libro di ispirazione douhetiana (tradotto anche in Italia) Victory through Air Power<sup>1</sup>, contestato dal capitano cecoslovacco F.O. Miksche con l'altro libro del 1943 Il bombardamento aereo è decisivo? che negli Stati Uniti è stato pubblicato con il significativo titolo Contro Seversky<sup>2</sup>.*

*M. affronta l'argomento con i quattro scritti che qui presentiamo, pubblicati nel primo semestre 1945. La materia del contendere è la strategia germanica; i primi due scritti hanno carattere propedeutico, gli altri due sono il vero clou. Nel primo M. cita per la prima volta il Miksche, fingendo – con un artificio retorico abbastanza frequente nella sua produzione – di dargli torto e di non approvare la strategia germanica, e per*

*contro ampliando al massimo i probabili effetti che avrebbe avuto l'applicazione di una strategia douhetiana. Nel secondo è il vero M. che parla: lo dimostrano le ultime righe, nelle quali giudica sbagliata la tardiva strategia douhetiana adottata dalla Luftwaffe contro l'Inghilterra, da lui disapprovata fin dal 1941 (Cfr. Vol. I, Parte III, Cap. II, p. 353).*

*Nel terzo e quarto articolo M. intende recensire il libro di Miksche, evidentemente perché è congeniale alle sue idee; ma al di là del suo dichiarato intento di evitare un parallelo tra l'opera di Miksche e quella di De Seversky, più che a una recensione ci si trova di fronte a una sintesi di due contrapposte interpretazioni della guerra aerea nel 1939-1945, nella quale – inutile dirlo – M. pur volendo presentarsi come arbitro imparziale è piuttosto un giocatore in campo dalla parte del Miksche.*

*Nella primavera del 1945, quando sono pubblicate queste note, la guerra non è ancora finita, la bomba atomica non è ancora stata lanciata e molti dati sono ancora sconosciuti.*

*Tuttavia, oltre a suonare nel complesso come un ridimensionamento degli effetti del bombardamento strategico giovevole alle tesi di sempre di M., le idee di ambedue gli autori esaminati sono tuttora da considerare come un contributo fondamentale allo studio non tanto della strategia aerea, ma delle contrapposte strategie nella seconda guerra mondiale. Anche oggi, infatti, il ruolo strategico dell'Aviazione, il suo ordinamento, la*

1. Traduzione italiana: *Potenza aerea chiave della sopravvivenza*, Milano, Garzanti, 1953 (citato da M. anche in *Guerra agli inferi*, pp. 414-415).

2. Si veda, in proposito, la recensione del libro del Miksche in "Rivista Marittima", luglio-dicembre 1944.



*sua fisionomia, non possono essere definiti che in rapporto all'analogo ruolo da assegnare alle forze di superficie. In questo senso, gli scritti qui presentati vanno intesi anche come un invito a evitare storie parziali e di Forza Armata, che falsano le idee e sono tutto meno che delle storie vere, dalle quali sia possibile trarre utili ammaestramenti.*

## UN'AUTENTICA GLORIA

È destino di noi italiani concepire le grandi idee e constatare che gli altri le applicano, magari a nostro danno.

Non posso fare a meno di pensare a questo ogni volta che aprendo il giornale leggo delle migliaia di bombardieri che attaccano le grandi città della Germania e principalmente Berlino.

Il compianto generale Giulio Douhet, un nome che tutti gli italiani dovrebbero conoscere e certo tutti gli aviatori conoscono perché negli anni passati le autorità aeronautiche provvidenzialmente fecero ristampare le sue opere, può dirsi il creatore di queste grandi flotte anglo-americane. La sua dottrina ebbe una grande eco in America, e parecchi suoi seguaci divulgarono le sue idee aggiornandole col progresso della tecnica; il più notevole di essi è il De Seversky.

I lettori di questa *Rivista Aeronautica* ricorderanno che nel marzo 1930 il periodico che portava lo stesso nome pubblicò un lungo scritto del generale Douhet intitolato «La guerra nel 19...» nel quale si narrava lo svolgimento di un ipotetico conflitto prossimo futuro fra grandi Potenze.

In una nota premessa al lavoro l'Autore confessava di essersi pentito d'aver accettato la proposta di scriverlo ed aggiungeva:

«Non si trattava, in realtà, di arzigogolare uno stravagante romanzo d'appendice; si trattava di scrivere qualche cosa di molto serio, da pubblicarsi sopra una rivista militare di primissimo ordine, per raggiungere, attraverso la irrealtà e violando il futuro, uno scopo pratico e presente». Inoltre avvertiva: «Tutto ciò che io riferisco come pensiero, idee, teorie, azioni, organizzazioni, dati di fatto, ecc. relativi alle potenze ipoteticamente messe in giuoco non presenta il più lontano fondamento di realtà; al riguardo io non conosco alcunché ed ho lavorato esclusivamente d'immaginazione per giungere a mettere di fronte due diverse concezioni belliche ed a contrasto due diverse organizzazioni aeronautiche».

*Per ultimo, si deve sottolineare che i contrapposti concetti di De Seversky e Miksche toccano una problematica strategica tuttora di piena attualità, come dimostrano i conflitti dell'ultimo decennio del secolo XX.*

(F. B.)

Il lavoro si componeva di una parte prima dove si accennava alle cause del conflitto tra la Germania da un lato e la Francia dall'altro; e si esponevano le preparazioni morale, intellettuale e materiale dei presunti belligeranti.

Si attribuiva alla Germania una concezione di guerra basata essenzialmente sulla potenza distruttiva dell'Aviazione, «l'idea di trasferire la decisione di una eventuale guerra avvenire nel campo aereo» e il concetto che nel campo terrestre «a parità di armamento poche forze sarebbero state in grado di equilibrare, trattenendole lungamente davanti a sé, forze di gran lunga maggiori» e che «si trattava di resistere sulla terra fino a quando non si fosse decisa la guerra nell'aria».

Egli fingeva di attribuire al Capo del G.S.M. tedesco, tra l'altro, le seguenti convinzioni:

«Limitando i compiti delle forze armate terrestri e marittime a quelli strettamente necessari perché possa esplicarsi la missione delle forze aeree, automaticamente ridurremmo le forze armate terrestri e marittime mettendoci in grado di accrescere contemporaneamente quelle aeree. Perché la decisione si verifichi nel più breve tempo è necessario che la nostra azione bellica venga diretta, con la massima intensità e con la massima violenza, contro i punti più sensibili e vulnerabili della nazione nemica. Lo scopo che deve prefiggersi la nostra azione aerea è quello di spezzare, il più rapidamente possibile, nel popolo avversario, la volontà di fare la guerra».

Il disegno operativo attribuito al G.S.M. tedesco era di gettare «l'Armata Aerea all'offesa, senza restrizioni, dei centri demografici più sensibili, più delicati e più vulnerabili del nemico, onde mettere rapidamente le popolazioni avversarie in condizioni intollerabili di vita, costringendole così a premere sui rispettivi Governi per indurli a deporre le armi».

Ma tale disegno aveva subito attenuazioni perché non totalmente accettato dal Governo.

Nella parte seconda il primo ordine di operazioni dell'ipotetico Capo del G.S.M. così cominciava: «L'ora X scoccherà alle 6 di questa mattina. Sono certo che tutti compiranno il loro dovere e perciò al

*tramonto l'Armata aerea avrà deciso la guerra*». Proseguiva stabilendo otto colonne di attacco aereo delle quali due dovevano «bombardare qualche grande centro della Francia del Nord a scopo di impressione morale», due dovevano bombardare aeroscali, due dovevano battere comunicazioni ferroviarie, una doveva terrorizzare Parigi e dintorni, una doveva «offendere centri lontani dalla frontiera per impressionare le popolazioni».

Le ondate previste erano otto, delle quali la prima, la seconda e la terza con tutte le otto colonne, invece le altre cinque con solo quattro colonne.

Lo spazio mi manca per proseguire ad esporre la grandiosa concezione, la quale naturalmente comprendeva anche contro-azioni dei nemici.

La descrizione della guerra terminava alla fine della prima giornata, perché, concludeva l'Autore, dopo di ciò, essendo state distrutte dal bombardamento aereo le città di Namur, Soisson, Châlons e Troyes «la storia della guerra del 19... non presenta più alcun interesse».

Ho riletto quelle pagine dopo aver sfogliato un libro pubblicato in inglese dal capitano cecoslovacco Miksche, il quale confuta il Douhet ed il suo continuatore americano De Seversky, ed avervi trovato una rivelazione per me stupefacente e che qui riporto in una traduzione che mi è stata gentilmente favorita.

Scrivo dunque il Miksche:

«Il Maresciallo del Reich Herman Goering, comandante in capo della Luftwaffe, fu tra i primi apostoli del Douhettismo.

Goering allo scopo di dimostrare la profondità delle idee di Douhet organizzò nel 1934 un grande «Kriegsspiel» (giuoco di guerra, ossia una manovra sulla carta condotta dai capi) al quale presero parte molti alti ufficiali dell'esercito e dell'aria.

Il soggetto del giuoco può essere facilmente immaginato. Esso era un attacco di sorpresa tedesco sulla Francia. Le forze dell'esercito aprono una breccia attraverso la linea Maginot e allo stesso momento la Luftwaffe si scaglia contro Parigi per avventare un colpo annientatore al cuore della Francia. Consideriamo la seconda parte dell'operazione come fu allora concepita.

Nel momento in cui le divisioni corazzate stanno forzando il passaggio del Reno, mille bombardieri attaccano Parigi. La base naturale di questa flotta aerea era la Germania del sud: circa nei pressi di Stuttgart. La distanza fra Stuttgart e Parigi è poco più di 480 chilometri; per conseguenza, considerando una velocità media di 260 chilometri all'ora, Goering

concedeva quattro ore per un volo di andata e ritorno. La rotta aerea era libera da disturbi meteorologici cronici e la navigazione era assicurata da numerose stazioni radiogoniometriche.

L'attacco non aveva per scopo obbiettivi militari ma tendeva a distruggere la resistenza morale. I mille apparecchi partivano in quattro ondate; la prima ondata arrivava a Parigi all'1 antimeridiana, le altre ad intervalli di 60 minuti.

Tutto il piano di attacco era combinato così:

dall'1 antimeridiana alle 3 antimeridiane . . . 600	appa- recchi
dalle 3 antimeridiane alle 4 antimeridiane . . . 200	appa- recchi
dalle 4 antimeridiane alle 6 antimeridiane . . . 200	appa- recchi
dalle 6 antimeridiane alle 7 antimeridiane . . . 600	appa- recchi
—	
totale per sei ore . . . 1600	appa- recchi

Ogni aeroplano in media si supponeva che dovesse fare il viaggio Stuttgart-Parigi-Stuttgart 1.6 volte. Il tipo dell'aeroplano era lo «JU 52», il quale volando ad una distanza di oltre 960 chilometri poteva portare un carico di bombe di Kg. 2130. In teoria quindi 1600 aerei avrebbero scaricato su Parigi 3408 tonnellate di bombe. Goering riteneva che il tipo delle bombe dovesse essere una combinazione di bombe ad alto esplosivo, bombe a gas e bombe incendiarie.

I risultati del «Kriegsspiel» furono riportati in un memorandum al Cancelliere del Reich Hitler, il quale lo passò a sua volta al maresciallo Reichenau del O.K.W., il quale era in stretto contatto sia con Goering che col N.S.D.A.P. (Partito nazional socialista dei lavoratori tedeschi di Hitler); e questi prese posizione a favore del Douhettismo, mentre la maggior parte dei generali della Reichswehr, era contraria al Douhettismo, il che si può rilevare da uno studio dei giornali militari tedeschi di quell'anno. Ed ecco l'opinione del generale von Chochenhausen, l'eminente esperto militare germanico, presa dal suo noto lavoro Wehrgedanken (Amburgo 1934), nel quale egli qualifica l'idea di Goering «pseudo-strategia» e dichiara: «nella mia ipotesi io prendo il più favorevole dei casi. Ammettiamo di desumere che l'attacco aereo abbia avuto successo al cento per cento e non sia rimasto null'altro della città attaccata se non delle rovine.

Anche ciò equivarrebbe scarsamente all'effetto di una battaglia perduta. Equivarrebbe solo ad un combattimento locale perduto... E ciò potrebbe difficilmente spezzare il potere di resistenza di tutto un popolo. Il danno sofferto non impedirebbe all'esercito di continuare la guerra... di conseguenza si può desumere che un simile bombardamento non farebbe altro che far sorgere la passione della rivincita».

Fin qui il Miksche. Ora mi sembrano lecite alcune considerazioni; ma soltanto qualche tempo dopo la guerra riusciremo forse a sapere una parte della verità.

Anzitutto io credo che se l'opinione di Goering fosse stata ascoltata durante la preparazione, la Germania sarebbe entrata in guerra con un esercito meno forte ma con una Aeronautica più forte, ciò le avrebbe permesso di ottenere la resa della Norvegia, dell'Olanda, del Belgio, della Francia e delle Isole Britanniche senza far muovere il suo esercito se non dopo la suddetta resa, e ciò in conformità delle teorie del Maestro.

Le cose andarono diversamente, ossia, siccome l'opinione che ebbe il sopravvento in Germania fu quella antidouhettiana, la guerra continentale ad Occidente fu attuata dall'esercito con l'aiuto dell'Aviazione e portò ai risultati che sappiamo.

Senonché a un certo punto i tedeschi si trovarono di fronte al mare reso invincibile dalla marina inglese.

Fu qui che Goering riuscì ad applicare le teorie bombardiere del Douhet, ma gli mancarono forze sufficienti.

A mio parere è stata la cecità dei generali tipo von Cochenhausen a far perdere alla Germania la guerra.

Invece lo Stato Maggiore Americano ha veduto giusto.

Provveda la *Rivista Aeronautica* a rivendicare questa nostra autentica gloria.

### PROFETI DI SVENTURA

Che razza di «autentica gloria» ha scoperto il signor Ambrogio [che è lo stesso M. - N.d.C.] nel suo articolo omonimo sul precedente numero della «*Rivista Aeronautica*»<sup>1</sup>.

Vogliamo fornirgli altri motivi di compiacimento.

L'Autore italiano che egli cita aveva in proposito idee elaborate da tempo assai più remoto, e non aveva

avuto peli sulla penna nell'esprimerle. Egli in un libro in due volumi, ch'è ormai divenuto una rarità bibliografica, scriveva, sotto la data 10 luglio 1915:

«La resistenza alle idee nuove è immensa, nel nostro ambiente militare è incommensurabile. Nella mia vita militare ho fatto questa osservazione. Negli uffici dei generali non si vede quasi mai un libro né un giornale, al massimo la carta del presidio e del regolamento di disciplina, talvolta il foglio locale. Mai ho sentito dei generali fare una conferenza: le conferenze sono compito esclusivo dei subalterni, i generali vi assistono per debito d'ufficio. Mai ho visto sul tavolo di un generale una rivista militare estera, al massimo la «Domenica del Corriere». Da che deriva questo fenomeno che ha carattere così comune? Che derivi dal fatto che a quei posti non giungono che coloro i quali si mantengono costantemente terra terra, oppure derivi da quell'incretinitamento proveniente da causa di servizio e che dicesi sia proporzionale al quadrato dell'età per il cubo del grado? Non potrei pronunciarmi decisamente; constato semplicemente il fatto».

Così il Maestro scriveva; e forte di tali osservazioni che egli ripetette in data 15-9-1915 e dopo, ha proseguito per altri quindici anni a propinare ai generali dell'aeronautica le sue conferenze e le sue dottrine, le quali nella stessa data 10-7-1915 erano queste:

«Se due o trecento aeroplani alleati, per parecchi giorni di seguito, si portassero su Costantinopoli e vi lasciassero cadere 100-150 tonnellate di esplosivi, da Costantinopoli partirebbe l'ordine di aprire i Dardanelli. Né la guerra come l'intendo io, risulterebbe meno micidiale, se pure più impressionante, più rapida e più decisiva».

In data 10 ottobre 1915 lo stesso Autore scriveva:

«Se la Quadruplice possedesse in complesso una flotta di due o tremila aeroplani potenti a quest'ora avrebbe vinto; Berlino, Vienna, Costantinopoli sarebbero distrutte, distrutte le officine di Essen, distrutta l'organizzazione tedesca. Gli Imperi centrali non avrebbero potuto resistere ad una forza distruttrice di tal genere, presente dovunque, agente dovunque».

È chiaro che, avendo ficcato bene in testa ai generali aviatori italiani queste idee, il predetto Maestro, che aveva giudicato i suoi colleghi nel modo sopra riferito, si sentì sicuro che nessuno avrebbe più cambiato parere, né avrebbe pensato, per esempio, che il modo più fruttuoso per adoperare una forte aviazione potesse essere nell'aiutare direttamente l'esercito e la marina.

1. Vedere *Rivista Aeronautica* 1945 n. 1-2-3, pagina 67, AMBROGIO MARIANI «Una autentica gloria».



Tuttavia pochi aviatori lo confutarono; allora alcuni zelantoni si sdegnarono che i contraddittori mancassero di fede nello sviluppo dell'Aviazione. Uno di questi ultimi replicò (era il 15 febbraio 1930):

– No, non v'è differenza di fede, anzi non v'è differenza di convinzione nella potenza guerresca dell'Aviazione per l'apporto della vittoria nelle guerre future. Egli crede che i metodi d'azione ed i mezzi d'azione dell'aviazione debbano essere *taluni*, noi crediamo che mezzi e metodi debbano essere *talaltri*; crediamo che sia errato metodo di propaganda prospettare le possibilità belliche dell'Aviazione con pronostici catastrofici e teorie assolutiste; la gente che legge talora è della categoria che non crede ai miracoli, ma studia, riflette, controlla, e si vuol rendere ragione.

A questa categoria appartiene, altri quindici anni dopo (e fanno trent'anni di polemica), il capitano cecoslovacco Miksche che il Signor Ambrogio ha parzialmente citato.

Qui completeremo la citazione; è assai più istruttiva. Nel fenomeno psicologico del popolo britannico e nella sua reazione per la battaglia d'Inghilterra noi abbiamo una prova evidente che le idee del generale von Cochenhausen erano esatte. Ma vi erano anche altre voci contro Goering.

– Ludendorff, nella sua «Guerra totale» (dicembre 1935) scriveva: «Nessun generale si arrenderebbe all'idea che la guerra possa essere decisa per mezzo di bombardamenti aerei per quanto essi possano essere forti... dove e come la forza aerea dovrà svolgere la sua parte nella guerra è una questione per il futuro... Azioni indipendenti della forza aerea possono solo essere intraprese se la situazione generale del campo di battaglia lo permette o se le risorse sono sufficienti per questo. Operazioni aeree a sé stanti possono influire indirettamente sul corso di una campagna, ma non possono deciderla... La guerra è una realtà e non una teoria».

Oltre al generale von Cochenhausen ed a Ludendorff, Goering trovò un terzo ed altrettanto influente oppositore nella persona del generale barone von Fritsch, il quale più tardi divenne il nucleo ufficiale di opposizione a Goering nella Reichswehr; Fritsch possedeva una esperienza pratica poiché aveva lavorato come ufficiale di stato maggiore nel corpo aereo tedesco durante la prima guerra mondiale.

Ovviamente lo stato maggiore generale tedesco non poteva ricollegarsi, per la sua nuova dottrina di guerra, alle sole teorie, né a quelle di Goering, né a quelle di Cochenhausen, Ludendorff oppure Fritsch.

Esso aveva bisogno della tangibile e pratica prova dell'esperienza. Ciò fu offerto dalla guerra di Spagna 1936-39.

L'intervento dell'esercito tedesco in questo conflitto non fu basato solo su ragioni ideologiche e politiche, ma servì per provare le ultime e più efficaci invenzioni della macchina di guerra. Le potenze occidentali, invero, con la loro politica del non intervento, rifiutarono di prendere ufficialmente conoscenza del fatto che i tedeschi mantenevano un corpo di spedizione in Spagna, la legione «Condor», ma le autorità in Germania furono molto meno discrete intorno a questo argomento.

I giornali militari tedeschi, con una completa disinvoltura, discussero le esperienze dell'intervento armato in Spagna.

I tedeschi vi mandarono i loro migliori esperti militari. Il primo comandante della legione «Condor» fu il Maresciallo di Campo Hugo Sperrle poi comandante della 3<sup>a</sup> armata aerea tedesca. A questi succedette il generale Volkmann della Luftwaffe (in seguito direttore dell'accademia di guerra aerea a Gatow), il quale usò dell'esperienza acquisita in Spagna per allenare gli ufficiali della forza aerea. Infine l'ultimo comandante della legione «Condor» fu il generale Barone von Richtofen, il quale durante l'attuale guerra fu parte dirigente nella battaglia di Creta in qualità di comandante dell'8° Corpo aereo.

L'esperienza acquisita dallo Stato Maggiore Generale Tedesco nella guerra di Spagna circa la condotta della Luftwaffe, può essere brevemente riassunta come segue:

- a) L'effetto neutralizzante degli attacchi aerei sulle città ha conseguenza solo per breve tempo, mentre l'effetto annientatore è comparativamente piccolo.
- b) L'influenza esercitata dalla forza aerea in una battaglia terrestre è invece molto vasta, dato che l'effetto neutralizzante degli attacchi aerei è istantaneamente sfruttato dalle forze terrestri.
- c) Questo momento di sfruttamento, richiede comunque un'intercomunicazione organizzata con minuta precisione, in modo che i movimenti nell'aria e sulla terra possano essere sincronizzati.

Infine i tedeschi raccolsero anche l'esperienza tecnica necessaria allo scopo di avviare la loro industria aerea verso quel tipo di macchine più adatte per raggiungere questo scopo.

In questo frattempo, che cosa era successo a Goering? Questo fittizio comandante in capo della Luftwaffe, a dispetto del suo titolo altisonante, funzionava solo da supervisore dell'industria aeronautica e

della Luftwaffe (Noi omettiamo qualsiasi riferimento alla sua posizione economica dato che ciò non è portato in discussione). E tanto basta circa lo sviluppo delle dottrine di guerra aerea tedesca all'inizio della guerra attuale.

La possibilità che l'Inghilterra, nel giugno 1940, continuasse la guerra da sola rientrò scarsamente nelle speculazioni di Hitler. Egli era fermamente convinto che l'Impero britannico avrebbe capitolato. Nel suo discorso al Reichstag del 19 luglio 1940 Hitler disse che «la guerra in Occidente era finita». Fu in quel momento che Hitler commise uno dei suoi fatali errori. Non sarebbe stato meglio per lui se avesse tentato l'invasione dell'Inghilterra durante la seconda metà di giugno, riservandosi di liquidare la Francia per un tempo successivo? Si riferisce che una seria disputa sorse nell'alto comando tedesco circa questa questione. Noi non possiamo sapere per ora che cosa è realmente successo ma sappiamo quali forze si trovavano allora in Inghilterra: null'altro che le truppe reduci da Dunkerque senza i loro equipaggiamenti e senza munizioni!

Si potrebbe arguire che i tedeschi in quel momento mancavano di mezzi di trasporto o che erano a corto di truppe fresche. Ma all'incirca un terzo dell'esercito tedesco non aveva partecipato affatto alla battaglia di Occidente, ed i mezzi di trasporto navali avrebbero potuto facilmente e rapidamente essere resi utilizzabili. Allora, pochi reggimenti di paracadutisti, presi da quattro o cinque divisioni, avrebbero potuto facilmente prendere piede su una o più spiagge dell'Inghilterra meridionale; essi avrebbero potuto stabilire delle teste di ponte fino a che il grosso dell'esercito tedesco, che nel frattempo avrebbe completato la sua campagna in Francia, avesse potuto raggiungerli per l'invasione dell'Inghilterra.

Hitler, durante queste settimane decisive, esitò sulla costa della Manica, aspettando con impazienza. Egli sperò, e non poteva avere più che una speranza, che la bandiera bianca della resa sarebbe spuntata un bel giorno sulle rupi di Dover. Si era sbagliato di grosso! Tutto il mondo ha ammirato la fredda determinazione con la quale una nazione disarmata ha sfidato un nemico eminentemente superiore. In queste circostanze io suppongo che Goering non aveva altra scelta che quella di tirar fuori il suo vecchio «Kriegspiel» del 1934 e di adattare il piano al caso dell'Inghilterra. Non c'è dubbio che egli studiò di nuovo Douhet, sperando che il generale italiano potesse anche aver ragione dopo tutto.

La prima fase della lotta, dall'8 agosto al 18 agosto 1940 fu un saggio. I tedeschi avevano bisogno di dimostrare che cosa sarebbero stati capaci di fare nel caso di una successiva resistenza. Dato che la capitolazione così ardentemente desiderata da loro non venne, essi passarono alla seconda fase, dal 19 agosto al 5 settembre, quando, allo scopo di porre le difese delle isole britanniche fuori combattimento, essi concentrarono il bombardamento sugli aeroporti interni. Questa fu la preparazione per il gran giorno dei bombardamenti di Londra, i quali ebbero luogo dal 6 settembre al 9 ottobre. Si vedrà come essi seguirono scrupolosamente gli insegnamenti di Douhet: prima distruggere la forza aerea del nemico per poi iniziare i bombardamenti annientatori su larga scala. Il risultato è ben noto a tutti noi. I valorosi piloti della RAF il solo quindici settembre abbatterono 185 aerei tedeschi! Le perdite su questa scala erano pertanto difficilmente proporzionate al danno causato dalla Luftwaffe. L'altro comando tedesco, in queste circostanze, fu costretto a cambiare di tattica: invece delle costose incursioni diurne vi furono attacchi notturni con una minore percentuale di perdite e con una minore probabilità di esattezza.

Il popolo inglese rimase in piedi sotto questo grave colpo con coraggio e determinazione. Le macerie delle case bombardate furono spazzate via; le lacrime sparse sulle vittime delle incursioni aeree furono rapidamente asciugate. Alcuni dicevano che il popolo non avrebbe sopportato per molto tempo questi attacchi aerei. Essi non avevano capito il popolo inglese. Anche io so dalle mie esperienze di guerra che gli esseri umani possono sopportare cose molto peggiori.

In questo frattempo il nuovo esercito inglese si stava formando, non ancora dotato di potere offensivo, ma sufficientemente forte per difendere l'isola. Quello che sarebbe stato possibile nel 1940 con sole poche divisioni tedesche sarebbe stato impossibile l'anno dopo anche con tutta la Wehrmacht. Un'invasione divenne quindi impraticabile ed un Hitler furioso rivolse i suoi occhi verso est.

I bombardamenti notturni dell'Inghilterra furono continuati fino al 10 maggio 1941. Solo in quel giorno l'alto comando tedesco capì che anche la più forte forza aerea non può ottenere una decisione militare da sé stessa e che il generale italiano Douhet, dopo tutto aveva torto.

Fin qui il Miksche.

Noi vi troviamo confermata una convinzione che all'alba del 1941 avemmo occasione di esprimere; *il*



*vero responsabile della sconfitta tedesca è il Gen. Douhet. È un merito senza dubbio, ma tale ch'egli non lo prevedeva.*

Che ne pensa il signor Ambrogio<sup>1</sup>?

## LA VITTORIA ATTRAVERSO IL POTERE AEREO<sup>2</sup>

Nell'Inghilterra, pubblicato nel 1942, ebbe poco successo, ma negli Stati Uniti d'America, sotto il titolo «Victory through Air-power» un libro di Alessandro P. De Seversky ebbe (crediamo nel 1941) la vendita di trecentomila copie in poche settimane; si disse che il suo contenuto aveva «travolto gli americani come un temporale», intensificò, se anche non le dette l'avvio, la pubblicazione di articoli pro e contro il concetto che *il solo impiego dell'aviazione da bombardamento su «zone» nemiche possa dare la vittoria*. Affermava De Seversky che le forze terrestri dovrebbero essere solo impiegate nel compito della occupazione e della polizia delle aree conquistate dalle forze aeree.

Noi italiani conosciamo bene l'efficacia di suggestione di tale concetto, perché esso è nato tra noi; è lo stesso del Generale Giulio Douhet e fu discusso in Italia per venticinque anni almeno; il De Seversky segue il Douhet anche in molte idee accessorie sebbene rimodernandolo; ci dispenseremo pertanto dall'istituire un parallelo tra i due scrittori.

Tra i contraddittori del De Seversky sta un ufficiale dell'esercito cecoslovacco, «addetto» presso lo Stato Maggiore Generale Francese, il capitano F.O. Miksche, del quale tra l'altro fu pubblicato in Inghilterra nel 1943 dall'editore Allen un libro dal titolo «Il bombardamento aereo è decisivo?» che negli Stati Uniti prese il titolo «Contro Seversky» e che noi tenteremo di recensire con una certa larghezza ma senza seguire l'Autore in tutte le sue digressioni.

INTERPRETAZIONE DEI FATTI CONCRETI. — È incredibile fino a che punto i preconcetti possano dominare le menti anche nell'osservazione

dei fatti concreti; vedansi qui due pareri del tutto opposti:

I tedeschi, secondo le opinioni di Seversky, hanno male valutato gli effetti dell'arma aerea. Essi costruirono principalmente, tipi di aerei che servirono di appoggio alle forze terrestri ossia aerei con breve raggio di azione. Furono pertanto costretti a fare le loro campagne sulla terra, come in Polonia, Francia, Paesi Bassi e Balcani, allo scopo di utilizzare i paesi conquistati come basi aeree contro il loro arcinemico, l'Inghilterra.

E altrove Seversky insiste:

«La conquista tedesca della Norvegia, dell'Olanda, del Belgio, della Francia e dei Balcani fu dettata in primo luogo dalla necessità tattica di acquistare le basi per una azione militare contro il capitale nemico e contro le sue linee vitali nel Mediterraneo».

«I Paesi Bassi, il Belgio e la Francia furono occupati per portare l'Aviazione ad un'appropriata vicinanza alle isole britanniche ed alle sue linee vitali d'oltremare... ripetutamente Hitler fu obbligato ad occupare una nazione dopo l'altra allo scopo di portare la sua forza aerea all'adatta vicinanza di qualche obiettivo principale. Con un'Aviazione a raggio di azione più conveniente, l'occupazione di alcuni di questi paesi avrebbe potuto non essere necessaria».

Il Miksche è di tutt'altra opinione:

Hitler non ha occupato quei paesi per usarli soltanto come basi aeree. Il suo vero obiettivo era quello di assicurare alla Germania l'egemonia su tutto il Continente come condizione base principale per lo sviluppo di una strategia mondiale. Comunque, per assicurarsi il dominio sull'Europa egli voleva che tutti i fattori militari degni di menzione fossero resi innocui, in particolare gli eserciti dovessero essere disarmati. Senonché questo progetto poté essere attuato solo in spazi limitati, come l'Olanda, il Belgio, la Francia e i Balcani.

L'occupazione di questi paesi fu soltanto il mezzo per un dato fine; il fatto che Hitler, attraverso queste occupazioni abbia acquisito altri importanti vantaggi, fu solamente un sottoprodotto. Ossia è accaduto che il terzo Reich, col raggiungimento dei suoi principali scopi strategici, abbia anche migliorato la sua posizione geografica in quanto ha avanzato le sue basi aeree per serrare l'Inghilterra o le più importanti linee di comunicazione inglesi.

Il Seversky ripete e sviluppa qua e là più volte il suo concetto prediletto; egli scrive:

1. Abbiamo invitato il Sig. Artieri [che è lo stesso M. - N.d.C.] ad inviarci un'ampia recensione del volume del Miksche, dal quale entrambi i contraddittori hanno tratto interessanti elementi per la loro polemica (N.d.R.).

2. Siamo lieti di pubblicare in questo numero e nel successivo l'ampia recensione del Sig. Artieri al volume del cecoslovacco col. Miksche; per le discussioni sorte a proposito di questo libro, vedi *Rivista Aeronautica*, 1946 n. 4 p. 31 (N.d.R.).

Un'Aviazione a largo raggio, avrebbe risparmiato ai tedeschi molte delle loro disavventure, perché con l'uso di un'aviazione di tal genere l'Inghilterra sarebbe stata battuta dall'aria.

La battaglia d'Inghilterra, che terminò con la sconfitta della Luftwaffe, non è una prova, che il bombardamento aereo non sia decisivo. È stata una deficienza di Goering sull'impiego dell'Aviazione a largo raggio che fu responsabile a sua volta della mancata sconfitta dell'Inghilterra. Seversky aggiunge che i tedeschi, con una Aviazione a largo raggio, avrebbero invece potuto attaccare con successo i più importanti obiettivi.

Il Miksche ribatte: È difficile capire perché Seversky arguisca che un'Aviazione a largo raggio possa essere decisiva. La sconfitta della Germania nella battaglia d'Inghilterra non fu dovuta a difficoltà di raggio d'azione. Un anello di basi aeree tedesche, vantaggiosamente piazzato in Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio e Francia, circondava le isole britanniche. Da esso l'attaccante poteva dominare non solo zone dell'Atlantico al di là dell'Inghilterra stessa. La vicinanza di aeroporti tedeschi rendeva possibile un impiego molto più razionale degli apparecchi, proprio in quanto ciò rendeva possibile alla Luftwaffe di eseguire numerosi voli operativi in un solo giorno.

Andando più oltre nella sua teoria, il Seversky afferma che i tedeschi avrebbero fatto molto meglio per risparmiare a se stessi i disturbi delle loro campagne terrestri, se avessero annientato i loro avversari, inclusi presumibilmente anche gli inglesi, dalle loro basi aeree del terzo Reich, invece di condurre la guerra un miglio dopo l'altro.

**RAGGIO D'AZIONE AD OGNI COSTO: I VELIVOLI CIRCUM-GLOBULARI.** – Si può dire che il Seversky veda grande; i nostri teorici della guerra aerea esclusiva erano modesti al suo confronto:

Egli scrive che, la strada più facile e più rapida per vincere una guerra è quella di costruire una flotta aerea a largo raggio tale da costituire un'aviazione «Circum-globulare». Questa aviazione sarebbe capace di operare diretti attacchi sugli obiettivi della Germania e del Giappone partendo dagli aeroporti degli Stati Uniti, convertendo perciò entrambi gli oceani, Atlantico e Pacifico, in due aeree che si potrebbero chiamare «terra di nessuno».

L'Aviazione a largo raggio, per sé stessa, renderebbe superflua la costruzione di grandi e costose navi da battaglia, ed infine, cosa non trascurabile, quando

fosse usata come mezzo di trasporto assicurerebbe all'Inghilterra un adeguato soccorso di viveri.

Altrove l'immaginifico De Seversky dice: «continue ondate di potenza aerea d'oltremare significherebbero un bombardamento continuo a dispetto del più lungo intervallo necessario per l'avvicinamento, come il flusso di un fiume rimane inalterato ed ininterrotto anche se il suo punto di origine è mille miglia lontano».

Il Miksche considera le idee di Seversky come una utopia e aggiunge: Anche ammettendo che fosse così, per molte ragioni difficilmente si potrebbe fare questione di un continuo bombardamento.

I bombardieri stessi dovrebbero essere distribuiti su vari bersagli, nello stesso tempo e sopra una vasta zona dato che anche mille aerei non potrebbero essere dovunque nello stesso momento. Solo questo fatto già esclude la possibilità di una assoluta superiorità dell'aria. [Per avere] mille aerei sul territorio nemico, dato che vi sarebbe sulla loro rotta, dagli Stati Uniti all'Europa, una distanza di dieci o dodici ore di volo, occorrerebbero alla fine più di dieci gruppi di mille bombardieri ciascuno per dare il cambio uno dopo l'altro, a tutte le ondate. Questo cambio è di vitale necessità dato che il bombardiere diventa praticamente inutile non appena ha scaricato il suo carico di bombe.

L'attuale durata dell'attività bellica di ciascun apparecchio è solo questione di minuti. Quindi il numero dei bombardieri «Circum-globulare» dovrebbe essere di circa 10.000. Ma qui entra nel problema un ulteriore complicato fattore. Anche la migliore flotta aerea, durante operazioni prolungate non può al giorno d'oggi tenere contemporaneamente in azione più di un decimo dei suoi apparecchi. Questo è un dato dell'esperienza pratica, e tenendo conto di questo i diecimila apparecchi ascenderebbero alla cifra astronomica di 100.000.

Prosegue il Miksche: non vogliamo addentrarci ora negli aspetti economici ed industriali del problema, ma crediamo che anche in questo campo vi sarebbero dei problemi quasi insolubili. Tanto più che la questione degli aeroporti e dell'organizzazione a terra è il tallone di Achille di ogni forza aerea. Se ne deve dedurre che sotto questo aspetto le difficoltà sarebbero insuperabili anche negli Stati Uniti. Ed anche un numero di aeroplani così elevato non garantirebbe la assoluta superiorità dell'aria richiesta da Seversky. Di fatti solo una superiorità dell'aria *relativa* è possibile, ed essa è sempre limitata nello spazio e nel tempo; può contribuire alla decisione attuale della situazione, soltanto se venga immediatamente sfruttata. Il che

non include in nessun modo la possibilità di influire sul corso della guerra, sia pure indirettamente, con bombardamenti a largo raggio.

**GLI EFFETTI DEL BOMBARDAMENTO.** – Il Miksche a questo punto invita il lettore a esaminare un grosso impianto industriale che ricopra più di un miglio quadrato. Molti edifici sono stati eretti sul terreno della fabbrica, depositi, autorimesse, cortili di riunione, officine di montaggio, centrali di energia, ecc. Alcuni di questi edifici sono importanti, altri lo sono di meno. I bersagli realmente vitali, la distruzione dei quali arresterebbe la produzione, raramente ricoprono più del 25% di tutta la zona. Per di più questo spazio non è concentrato ma suddiviso. Qui vi è il 2%, là il 10% e così via. E così è successo durante la grande incursione contro le officine Renault del 3 marzo 1942, e quantunque molti edifici fossero stati danneggiati la maggior parte del macchinario di produzione rimase intatto. Non appena furono ripulite le macerie essi continuarono la produzione. La distruzione di ferrovie, punti di smistamento, banchine, ecc. è un problema ancora più difficile, perché i punti nevralgici sono più piccoli ed il danno può essere riparato rapidamente. Le difficoltà dei trasporti di Hitler dipendono molto meno dal risultato del nostro bombardamento che non dalla estensione delle sue linee di comunicazione su tutto l'intero continente europeo.

Al contrario di Seversky, secondo cui i tedeschi avrebbero fatto una scelta sbagliata di bersagli vitali, il Miksche pensa che i Comandanti della Luftwaffe hanno ben capito perché bombardavano Coventry e le altre città industriali e certamente hanno fatto del loro meglio per far cadere le bombe nelle zone importanti. Cominciarono di giorno appunto per essere sicuri della mira, ma anche così ebbero pochi colpi giusti da registrare, mentre le loro perdite furono molto pesanti. Allora cambiarono gli attacchi diurni in incursioni notturne, nelle quali l'esattezza della mira fu ancora minore. Dovettero accontentarsi di portare la distruzione sulle zone di abitazione mentre raramente riuscivano ad ottenere più di pochi giorni di interruzione nelle fabbriche. Il dottor Goebbels ed i giornali tedeschi assicuravano al popolo tedesco che erano stati appiccati vasti incendi proprio come ci raccontano ora i nostri giornali. I giornali tedeschi per dare una prova dell'effetto devastatore dei bombardamenti aerei presentavano al pubblico fotografie impressionanti.

Probabilmente mostrarono l'incendio di un negozietto del West End di Londra. Comunque, chi desidera imparare qualcosa in dettaglio circa i risultati del nostro bombardamento legga rapporti telegrafati dalla Germania da corrispondenti di giornali americani. Oppure anche studi gli articoli dello Schweizer Bauzeitung, il ben noto giornale industriale svizzero, il quale dice: «dovunque voi potete vedere delle case distrutte, mentre le fabbriche mostrano solo pochi danni. Le fabbriche sono immediatamente riparate dopo un attacco mentre la riparazione delle case è rimandata a dopo la guerra».

Ciò è vero anche in Inghilterra. Molte case sono state distrutte ma l'Inghilterra è ancora in piedi e va avanti.

Quelli che sono in posti dove si possono sapere le cose, dicono che un'alta percentuale delle bombe sganciate sull'Inghilterra non ha fatto danno. Di quelle che colpirono qualche obiettivo, solo poche furono sganciate su bersagli realmente vitali. I tedeschi, sempre secondo Seversky, commisero un altro errore: mancarono di «continuità nell'azione; il procedimento dei bombardamenti fu frequentemente interrotto». Il Miksche confuta: anche qui la Luftwaffe fece del suo meglio. Il bombardamento non fu mai interrotto per ragioni sentimentali ma perché anche la più grande flotta aerea può mantenere in azione solo una parte dei suoi apparecchi nello stesso tempo. Voi non potete trovarvi dovunque in una sola volta. Non esiste un'assoluta superiorità dell'aria, ma solo una superiorità temporanea e locale. Tutto questo però non significa «un argomento contro il bombardamento aereo», ma solo contro un'idea esagerata della sua importanza.

A questo punto il Miksche passa a confutare alcune speciali asserzioni del De Seversky, prima di tutte la folle idea del bombardamento della Germania partendo da aeroporti americani. Seversky dice: «La combinazione di tali grossi bombardieri con potenti cacciatori provenienti dall'Inghilterra, sincronizzata in un'offensiva aerea di accerchiamento contro la Germania, mi sembra che sia l'ultima ragionevole forma di strategia». Miksche scrive: non dubito che una tale combinazione sarebbe possibile al giorno d'oggi dal punto di vista tecnico. Ma la questione cruciale è vedere in quanto tempo qualsiasi sforzo in questo senso potrebbe ottenere una chiara decisione della guerra. La risposta è negativa. Tali azioni, al livello tecnico attuale, dovrebbero avere un carattere soltanto episodico. Il loro effetto potrebbe essere



importante moralmente e politicamente, ma non potrebbe essere strategicamente decisivo per se stesso.

Seversky ignora dovunque l'enorme «handicap» col quale un attaccante a largo raggio deve combattere con un difensore a breve raggio di azione. Un esempio classico di ciò deve essere ricercato, non solo nella battaglia d'Inghilterra, ma anche nella battaglia su Malta. Anche se gli aerei a largo raggio fossero più armati, questo handicap potrebbe essere ridotto ma non sarà mai completamente soppresso. Il successo ottenuto dalle fortezze volanti nel bombardamento di Lilla non è una prova convincente del contrario, perché in quell'epoca la forza aerea tedesca era fortemente impegnata sul fronte orientale. D'altra parte non si hanno dati esatti fino ad ora sul numero dei cacciatori tedeschi che sono stati abbattuti.

Tanto più è grande la distanza che un aereo deve percorrere e tanto più esso deve essere di tipo pesante. I giganteschi aerei «Circum-globulari» potrebbero difficilmente avere una mobilità tale da «serrare le distanze» contro i bersagli. Potrebbero lanciare le loro bombe da forti altezze, il che necessariamente danneggerebbe la esattezza della mira. Quindi è difficile capire come degli aerei a largo raggio potrebbero raggiungere la prima condizione posta da Seversky per ottenere una decisione dall'aria e cioè la «precisione di bombardamento».

Seversky stesso ammette che anche il più forte carico di bombe può non avere un effetto decisivo se è sganciato a caso sopra una città.

Lo sforzo del personale cresce con la durata del volo. Gli aviatori che hanno preso parte ad alcune grandi azioni, come il bombardamento di Colonia e di Düsseldorf potrebbero dire molte cose specialmente sullo sforzo di nervi di un lungo volo operativo.

Il volo dipende molto dalle condizioni del tempo. Ma le condizioni del tempo possono essere completamente diverse in America da quelle in Germania o Giappone nello stesso momento. Io non sono un meteorologo e quindi non sono in grado di sapere per quanti giorni dell'anno il tempo è ugualmente favorevole su entrambi gli emisferi, orientale ed occidentale, come sarebbe necessario per il tipo di impresa ideata da Seversky. Ed inoltre il tempo può cambiare, sia favorevolmente che sfavorevolmente, durante le dodici ore di volo. Quindi una tale impresa potrebbe essere portata avanti solo sporadicamente, il che incide su un'altra condizione di successo stabilita dallo stesso Seversky il quale parla di «continuità di azione».

ESERCITI E MARINE SONO «SECONDARI». – Seversky scrive: «un sommovimento di cervelli avverrà quando ognuno avrà facilmente riconosciuto che il potere aereo è la chiave della vittoria nella guerra moderna: mentre le forze terrestri e navali saranno indistintamente ausiliarie e con ruoli secondari».

«Noi avremo tuttavia bisogno di forze terrestri e navali per scopi ausiliari, per appoggiare le azioni e per la fatica finale dell'occupazione e della politica. Appare fin d'ora che solo il potere aereo può portare avanti una guerra offensiva contro il nemico e solo l'offensiva può vincere questa guerra. Noi possiamo assumere un'attitudine difensiva sui mari, possiamo tenere le nostre forze terrestri in giacenza per l'evento finale, mentre il potere aereo prende l'iniziativa e demolisce fino ad una decisione. Il nostro compito è quello di tenere il nemico sia per mare che per terra con le minime forze, di conservare le nostre energie e ricchezze economiche per *far massa dell'aria in un'offensiva del tutto decisiva*».

Il Miksche osserva: Dopo l'esperienza pratica di tre anni di guerra è difficile gli sia sfuggito il fatto che dal 1918 la guerra è cambiata trasformandosi in una *guerra di movimento*.

Una spiegazione del successo di Seversky negli Stati Uniti è da ricercare nell'attuale situazione nel Pacifico. L'altro comando giapponese ottenne infatti in pochi mesi il raggiungimento del suo primo grande obiettivo strategico. Esso riuscì a conquistare tutte quelle basi navali ed aeree dalle quali sarebbe stato possibile colpire il Giappone e formò una specie di catena di avamposti intorno al Giappone che ebbe come pilastri principali le Filippine, le Caroline, la Nuova Guinea ecc.

È interessante osservare che lo Stato Maggiore Generale tedesco nel 1940-41, non osò tentare l'invasione dell'Inghilterra quantunque la distanza via mare fosse inferiore a 50 miglia. Come faranno gli americani per fare la loro invasione da una distanza di 2500 miglia? Qui è il punto dove Seversky interviene con le sue forze aeree «integrali» ed «interglobulari». Si può dire a suo credito che egli ha convinto più di 300.000 americani di una cosa che è in effetti impossibile. Ma la dottrina della guerra specialmente sul luogo di battaglia, sia esso nell'aria, sul mare o sulla terra deve corrispondere alla realtà delle cose; essa non può sforzarsi di essere il risultato di un desiderio. I Giapponesi hanno occupato l'isola di Corregidor non per mezzo dell'aria, ma con assalti per terra e per mare sostenuti da forze aeree; e gli Americani non possono

sperare di riconquistarla se non con un impiego tattico combinato delle loro forze aeree terrestri e navali altrettanto ineccepibile, di quanto lo fu, dal punto di vista professionale, quello dei Giapponesi.

**I BOMBARDAMENTI AMERICANI.** – Il Miksche affronta il problema pratico scrivendo:

A questo punto sorge inevitabile la questione di che cosa si possa aspettare dai nostri bombardamenti aerei sulla Germania. La risposta non dipende solo da considerazioni tecniche, ma anche da considerazioni politiche e psicologiche.

È la tangibile esperienza della battaglia d'Inghilterra che ci fa ritenere che una distruzione decisiva dell'intero potenziale di guerra di una nazione sia difficilmente effettuabile dall'aria. I tedeschi, non poterono ottenerla in Inghilterra malgrado la loro potente forza aerea, poiché essi erano costretti a distribuire le loro incursioni nel tempo e nello spazio sopra un'area di 80.000 miglia quadrate. Come si potrebbe ottenerla noi sopra un'area cinque volte più grande dell'Inghilterra? Lascio agli esperti aeronautici il calcolo di quante migliaia di incursioni dovremmo fare per ottenerla. Nell'addizione, dovremmo aggiungere alla relativa lunghezza delle rotte aeree, un altro fattore che non può essere alterato dall'aviazione a largo raggio di Seversky. Le basi della Luftwaffe distano da mille a duemila miglia dai punti più vulnerabili dell'Inghilterra, mentre la R.A.F. deve volare per una distanza che è quasi tre volte maggiore prima di raggiungere il centro della Germania.

Se c'è una cosa sbagliata nel libro di Seversky questa è decisamente la sentenza: «il fatto che la forza aerea debba viaggiare alcune ore di più per raggiungere la sua meta e per ritornare alla base dopo aver scaricato il suo carico di morte, non diminuirà la forza distruttiva altro che molto lievemente».

Lascero che il Maresciallo dell'aria Sir Hugh Dowding risponda a Seversky.

Dowding, scrivendo nel *Sunday Chronicle* del 20 settembre 1942 disse: «naturalmente, la difesa ha un vantaggio basilare che aumenta con la distanza tra gli attaccanti ed il bersaglio, e non sembra irragionevole il supporre che la guerra dell'Aviazione a largo raggio tra due avversari lontani e ben appoggiati, finirebbe per sfociare in un'innocua mossa scacchistica».

Seversky ci racconta che «l'intera logica della guerra aerea rende sicuro il fatto che in definitiva la guerra nei cieli sarà condotta dal suolo della patria e tutto ciò che sarà nel mezzo verrà trasformato in una

terra di nessuno». In altre parole la guerra di Seversky finirebbe per diventare di «logoramento»! Questa non conosce né decisioni militari né vincitori. E spesso finisce dopo molti anni in un malsano compromesso, giacché dopo una lunga guerra il vincitore riconosciuto ha raggiunto un tale stato di esaurimento, di poco migliore di quello dell'avversario riconosciuto per vinto.

Hitler basò i suoi piani per la seconda guerra mondiale sulle esperienze della prima. La famosa frase «mai più un novembre 918» è più che uno «slogan»: essa è un programma politico. Il suo significato può essere capito nel «*Gleichschaltung*» politico della Germania: il sistema totalitario. Un'opposizione politica può solo aver successo se i suoi capi sono in una posizione tale da poter coordinare le loro azioni in tono con gli eventi. Questa convinzione di successo esisteva nel secondo Reich. Il Kaiser dovette combattere contro un'opposizione politica che organizzò le masse contro di lui e la sua guerra. La lotta dell'opposizione fu condotta dai partiti politici. Ma nella Germania di oggi le condizioni sono nulle per qualsiasi forma di vita politica. Il «fronte interno» ha un significato specifico: significa un sistema di polizia che fa una guardia scrupolosa al popolo ed una propaganda ben organizzata che lo influenza continuamente, e vi sono anche le divisioni di S.S. pronte a reprimerlo con la forza della armi in qualsiasi emergenza.

E qui sorge una questione: l'effetto morale dei bombardamenti aerei potrà essere sufficiente a rovesciare, nel momento dell'attacco finale, l'intero edificio del nazional-socialismo? «In ogni caso il panico che ci si attendeva dovesse spargersi in una città, o in una nazione, non appena le bombe fossero cominciate a cadere, è diventato un mito. Si deve ritornare quindi alla idea base che la volontà di resistenza di un popolo può essere spezzata solo distruggendo effettivamente i mezzi essenziali di sussistenza e precisamente le provviste di viveri, i rifugi, la luce, l'acqua ed il resto». Così parla Seversky, il quale sembra aver dimenticato una distruzione decisiva e totale di tutte queste cose è assolutamente impossibile.

Il nostro bombardamento della Germania lascerà certamente delle tracce fisiche e morali più profonde di quelle che non abbiano lasciato le incursioni della Luftwaffe sull'Inghilterra. Il temperamento tedesco è difficilmente capace di una resistenza simile a quella mostrata dagli inglesi. Le masse tedesche sono attualmente insoddisfatte per la durata della guerra e per i sacrifici che essa impone loro.



Tuttavia, lo scontento individuale conta poco fino a che le masse non sono organizzate in gruppi di opposizione, il che è impossibile in Germania con l'attuale organizzazione nazista del fronte interno. È difficile concepire come qualcuno potrebbe aver successo nel coordinamento di questo disagio sotterraneo o comunque per raggiungere le masse tedesche con un programma politico.

Queste parole non devono essere considerate come un argomento contro i bombardamenti su vasta scala. Essi non sono soltanto utili ma assolutamente necessari. Però non dobbiamo esagerare la loro importanza, bensì stimarli esattamente per quello che valgono. Essi non possono essere decisivi per se stessi.

Il Maresciallo in capo dell'aria Sir Arthur Travers Harris dice: «Noi possiamo battere la Germania con il bombardamento aereo». Il suo piano dipende dalla distruzione di 50 o 60 città industriali tedesche, per esempio, le acciaierie di Düsseldorf, i cantieri per sommergibili di Amburgo e di Brema, le industrie chimiche di Düsseldorf, gli impianti per la benzina sintetica di Lipsia, le fabbriche di aeroplani di Berlino, Stuttgart e Mannheim, ecc.. Supponiamo di riuscire ad eliminare tutti questi impianti industriali, avremo vinto la guerra? Che cosa ne seguirà? Una resa?

I tedeschi oggi stanno febbrilmente organizzando nuove industrie. Essi stanno facendo uso di quelle parti dell'Unione Sovietica che hanno occupate. Essi stanno costruendo nuove fabbriche a Praga, Pilsen, Maribor ed altri posti. Essi accelerano la produzione delle fabbriche di Linz, Kuitelfeld, Wiener Neustadt, Florisdorf, ecc. Per di più gli stessi stabilimenti industriali ungheresi stanno lavorando con passo febbrile per la macchina di guerra tedesca<sup>3</sup>.

Lo stesso Maresciallo in capo dell'aria Sir Arthur Travers Harris ammette che la sua offensiva di bombardieri a largo raggio è un'operazione di polizia a lunga scadenza.

Dopo parecchie digressioni, che del resto non mancano d'interesse, il Miksche aggiunge: Un'altra lezione può essere tratta dalla campagna di Russia. Prendiamo per esempio il popolo della U.R.S.S. che ha sopportato l'impeto della guerra per più di 18 mesi. Essi hanno perso i loro più importanti impianti

industriali, una gran parte dei loro beni materiali e molte altre risorse naturali. Ma essi hanno conservato il loro coraggio.

Nessun bombardamento aereo avrebbe potuto procurare un danno come quello che fu fatto a Odesa, Sebastopoli e Stalingrado; nessun popolo soffrì di più del popolo eroico e coraggioso di queste città. Ed ancora la decisiva vittoria tedesca manca di avversari<sup>4</sup>. Perché? Ciò che si interpone fra i tedeschi e la vittoria è il loro fallimento nel tentativo di distruggere l'esercito rosso, forza vivente della resistenza sovietica.

Qualche altra cognizione non inutile si può trarre dai due libri; la esporremo un'altra volta.

### LO SCOPO DELLE OPERAZIONI BELLICHE

Nell'ultimo numero della Rivista Aeronautica abbiamo iniziato a recensire un libro nel quale il Capitano Cecoslovacco F.O. Miksche confuta le teorie di Alessandro P. Seversky che sono assai simili a quelle dell'italiano Douhet.

Termineremo qui la nostra recensione.

Scrive il Seversky: «Lo scopo dell'attaccante deve essere quello di occupare la terra del nemico oppure quello di eliminarlo come fattore economico e politico?».

Ribatte il Miksche: questa distinzione fra guerra d'eliminazione e guerra di possesso è veramente esclusiva del Seversky.

Quantunque la tecnica della guerra moderna abbia sviluppato le distanze, il «bisogno del combattimento corpo a corpo» continua. Così da lontano, nessuna arma è stata capace di distruggere completamente la forza vitale di un nemico determinato a resistere. L'effetto normale di tutte le armi, siano esse mitragliatrici, cannoni o aeroplani, è solo quello di deprimere il nemico e di paralizzarlo. È inverosimile molto semplice il dire che per distruggere questo o quell'obiettivo bastano solo pochi colpi di artiglieria o poche bombe. Il problema rimane sempre quello di come si possa far giungere questi pochi colpi o bombe su un piccolo numero di bersagli veramente vitali.

Ecco due esempi: uno della prima guerra mondiale, ed uno della seconda. A Verdun quantunque la concentrazione preparatoria di fuoco avesse riempito l'aria del suo ruggito per tutta la giornata, l'assalto

3. Naturalmente queste righe furono scritte quando ancora i Russi, mediante l'occupazione del territorio, non avevano eliminato queste risorse dei tedeschi.

4. Analoga osservazione, con in più l'insegnamento che dà la riscossa degli eserciti russi!

della fanteria incontrò ancora una resistenza molto viva provando così che le armi da fuoco, quantunque il loro effetto paralizzante sia grande, abbiano relativamente una modesta forza di annientamento. L'esperienza della guerra attuale non è differente. Basta che voi pensiate solamente ad Odessa, Sebastopoli o Stalingrado dove, a dispetto della più violenta preparazione di artiglieria, i tedeschi hanno dovuto dovunque, nell'ultimo assalto, prendere una strada dopo l'altra, in un combattimento serrato contro i valorosi uomini dell'armata rossa. Qualcuno dovrebbe pur avere informato Hitler che Seversky avrebbe potuto fare questo senza combattere nelle strade. Egli avrebbe sostituito von Bock.

Lo stesso si applica al bombardamento a largo raggio. Esso costituisce una preparazione di artiglieria su un scala più vasta e più generale. Esso può danneggiare gravemente le industrie del nemico, ma non potrà mai distruggerle completamente. In ogni caso esso è solo una preparazione per il grande assalto finale nel quale si deve avere una decisione, come sempre fu, in un combattimento serrato. E così come in qualsiasi altra offensiva, così qua, lo spreco delle munizioni sarebbe fatto invano se questo fuoco preparatorio non fosse seguito da un secondo atto decisivo: il *grande assalto*.

L'AZIONE A DISTANZA NON CONCLUDE. – Questo argomento si applica in particolar modo alle idee di Seversky che vorrebbe decidere la guerra quasi esclusivamente con l'impiego dell'aviazione a largo raggio, come se Ludendorff nel 1917, si fosse atteso la vittoria esclusivamente dalla sua «Grossa Berta»<sup>5</sup> ed avesse puntato tutto su questa carta. Conseguentemente noi non condividiamo affatto il detto di Seversky: «Il potere aereo ha rivoluzionato l'umano conflitto in quanto ha offerto il mezzo di disarmare un nemico facendogli cadere direttamente le armi dalle mani, così per dire, attraverso la distruzione del suo intero potenziale di guerra».

L'attacco aereo può neutralizzare un bersaglio terrestre per breve tempo ma solo molto raramente può annullarlo o distruggerlo. Il fatto di paralizzare temporaneamente il nemico può essere utile solo se la situazione può essere immediatamente sfruttata dagli

altri componenti della macchina di guerra, ossia dalle forze di superficie. Una concentrazione di forze aeree per se stessa è incapace di ottenere una decisione, così come lo sarebbe una concentrazione di fuoco terrestre se dovesse operare da sola.

È altresì un'idea sbagliata che una decisione possa essere raggiunta dall'aria prima che essa venga ottenuta sulla terra. Le due concentrazioni, sulla terra e nell'aria si integrano. Entrambe sono necessarie per la vittoria; ognuna supplisce e reagisce all'altra. Per conseguenza vi è, in realtà, un solo possibile centro di gravità e questo è il punto dove una chiara decisione militare si possa ottenere. Il centro di gravità deve essere lo stesso, sia nello spazio che nel tempo per entrambe le forze dell'aria e di superficie. Poiché «ogni battaglia è un insieme di combattimenti parziali che si combinano tra di loro per un risultato totale» (Clausewitz: *Decisione della battaglia*), Seversky invece dice: «È un'impresa separata in sfere differenti». Ma a dispetto di Seversky, la forza aerea dà solamente alla battaglia moderna una terza dimensione, l'altezza, e la battaglia stessa diventa una lotta in uno spazio cubico.

Scrivendo Seversky che il prezzo pagato dalla Luftwaffe per il suo esperimento pratico delle dottrine di Douhet, ammontò a duemilatrecentosettantacinque apparecchi, dall'8 agosto al 31 ottobre 1940. In effetti questo prezzo fu molto elevato. Si può ritenere che per ogni apparecchio abbattuto ve ne furono almeno due danneggiati. Nessuna forza aerea del mondo potrebbe subire tali perdite per lungo tempo.

Il Seversky afferma senza esitazione: «Quando i cieli di una nazione sono conquistati, tutto soggiace alla mercé della potenza aerea del nemico. Non vi è ragione, giunti a questo punto, che il lavoro di completa distruzione sia assegnato alla fanteria meccanizzata, quando ciò può essere fatto più efficientemente, e senza opposizione, dall'altro».

Il Miksche ribatte che nella fase di guerra cui il suo contraddittore allude, la Germania ha quasi completamente monopolizzato il controllo dell'aria sull'intero continente ed in particolare sui paesi Balcanici, i quali erano praticamente senza aviazione.

Ciò nonostante l'importante ruolo sostenuto in tutte queste campagne dalle forze di superficie e in particolare quello delle divisioni corazzate è risaputo da tutti; senza la loro assistenza e senza naturalmente l'appoggio della Luftwaffe queste operazioni avrebbero potuto difficilmente essere condotte con tanto successo.

5. «Grossa Berta» era il nomignolo tedesco per quei cannoni che colpivano Parigi da una distanza di 80 miglia durante la prima guerra mondiale.

Secondo il Seversky: «Dal momento in cui Hitler scatenò la sua guerra di aggressione contro la Polonia fino ad oggi, la nuova arma ha dominato il quadro strategico».

Ribatte il Miksche: La Luftwaffe, per se stessa, non è stata in questa guerra il fattore decisivo in una singola battaglia.

Il quadro strategico non fu dominato dall'aviazione germanica bensì dall'esercito germanico, sotto il suo alto comando (O.K.W. – Oberkommando der Wehrmacht), il quale ha usato ciascuna delle tre forze componenti, Esercito, Aviazione e Marina, quando e dove ed in quella combinazione da lui giudicata necessaria per la condotta della guerra.

Le campagne di Polonia, Francia e Russia ed anche la battaglia di Creta, non furono decise nell'aria. Esse furono decise sulla terra, con la Luftwaffe che però sosteneva in esse un ruolo importante.

La Luftwaffe appoggiò le altre due parti della Wehrmacht o talvolta indirettamente, ma in genere con la combinazione di entrambi i metodi. Alcune volte infatti cooperò con le divisioni corazzate, altre con la fanteria ed altre infine con la marina, come per esempio in occasione della fuga delle navi da guerra tedesche dal porto di Brest.

In tal modo essa conseguì l'effetto tattico da cui risultarono le vittorie delle tre componenti la Wehrmacht. Ma la Luftwaffe fallì ogni volta che fu mandata sola in azione. L'arma aerea è incapace di forzare l'azione da se stessa. Ciò fu convincentemente provato dalla battaglia di Inghilterra.

Il quadro abbozzato circa le mutue relazioni dei tre componenti della Wehrmacht si può ugualmente applicare ad ognuno dei singoli componenti. La Luftwaffe consiste infatti nell'unione di apparecchi da caccia, da ricognizione e bombardieri, così come la marina consiste nella combinazione di forze navali leggere, medie e pesanti. E così all'interno dei vari tipi di divisione terrestre, la fanteria, l'artiglieria ed il genio hanno ognuna la loro importante parte da sostenere. E ciò si può estendere infine anche alle recenti squadre di fanteria con loro mitragliatrici leggere.

Ogni cosa ha quindi il suo posto ed il suo scopo in questo sistema.

Gli sviluppi tecnici possono alterare il valore di questa o di quell'arma, ma ogni parte costituisce un congegno più o meno importante della macchina di guerra ed ogni congegno deve essere strettamente ingranato con l'altro. Ed è dall'integrazione del movi-

mento di ogni congegno, ossia dalla stessa coordinazione di tutte le armi, che tutta la enorme macchina si muove verso la sua meta. *E così, come in una macchina, tutto questo gigantesco apparato cessa di funzionare nel momento in cui si verifica una rottura in una delle sue parti importanti.*

L'apparizione delle forze aeree moderne non ha portato una nuova rivoluzione ma soltanto una evoluzione molto spinta. Questo punto di vista è anche esposto dal maggiore Herhudt von Rohden, il noto esperto dell'Aviazione tedesca, che nel suo libro «Vom Luftkriege» (Edizione E.S. Mittler und Sohn, Berlino) definisce il ruolo dell'Aviazione come segue: «La forza aerea non può portare nuove leggi alla strategia come tale, ma il modo, secondo il quale persegue i suoi scopi come mezzo di guerra ha portato innovazioni fondamentali. Essa ha esteso all'aria il campo delle operazioni e cambiando completamente le abituali idee di tempo e di spazio; essa ha anche aperto nuove prospettive nel progetto e nella esecuzione delle operazioni militari».

LA BATTAGLIA PER CRETA. – Al riguardo della battaglia per Creta, il Seversky scrive: «per noi aviatori, Creta appare come una battaglia classica. Essa stabilì la validità del nuovo ordine militare... essa prova la realtà di una strategia puramente aerea come componente basilare per la conquista e per la vittoria nella nostra epoca. Creta ha mostrato che il potere aereo non ha solo una forza che colpisce direttamente, ma ha anche una forza che si automantiene militarmente: l'unica che possa operare da sola».

Il Miksche afferma di aver fatto uno studio speciale su questo episodio della guerra, studio ampiamente basato su fonti germaniche, e scrive: Creta, in effetti, ci fornisce solo un'altra prova che la forza aerea per se stessa non può determinare una decisione. Queste parole non significano in alcun modo che sia da deprecare l'importanza dell'aviazione, senza la quale questo tipo di operazioni sarebbe oggi impossibile. Questa battaglia, e non ho dubbio in proposito, costituirà sempre uno speciale capitolo nella storia della guerra attraverso le epoche.

Gli eventi di Creta avrebbero preso un aspetto molto diverso se l'isola fosse stata difesa da una forza aerea adeguata.

Ma in questo tipo di operazioni la forza aerea è utile, e ciò anche per la difesa, solo se i suoi movimenti sono perfettamente sincronizzati, nel tempo e nello spazio, con i movimenti delle forze di terra e di mare. Perché solo in questo caso è possibile attaccare



con forze sufficienti proprio quei bersagli, la distruzione dei quali è necessaria in qualsiasi momento della battaglia. Qui gli scopi da raggiungere erano soprattutto di neutralizzare gli aeroporti del nemico, di attaccare i suoi convogli aerei, di appoggiare strettamente i combattenti terrestri ed infine di proteggere i propri trasporti navali.

La lotta per Creta sarà vista subito in una luce completamente diversa se sarà contrapposta alla lotta per Malta.

L'unica via di uscita è di vedere se una decisione può essere ottenuta con la sola forza aerea. Creta era difesa da unità che venivano direttamente dalle gravose battaglie della ritirata balcanica. In tali combattimenti le perdite del materiale e l'abbassamento del morale sono inevitabili. Ma quali sarebbero state le probabilità di riuscita dei tedeschi, se Creta fosse stata difesa da un esercito ben organizzato e ben comandato di 50.000 uomini? Anche presupponendo che le forze terrestri dei difensori non avessero avuto un solo aeroplano, solo con un sufficiente numero di armi di ogni genere, compresi i carri armati, l'attacco tedesco sarebbe certamente fallito, malgrado qualsiasi specie di appoggio aereo.

La Luftwaffe non avrebbe potuto paralizzare i difensori in modo bastevole per creare una qualsiasi speranza di successo a quei paracadutisti che atterrarono in seguito. I tedeschi arrischiarono l'attacco su Creta perché conoscevano esattamente le condizioni delle forze di difesa.

Sviluppando questo modo di pensare, si può anche dichiarare che l'isola avrebbe potuto essere difficilmente difesa dalle sole forze aeree. Perché i tedeschi si spaventarono di attaccare Malta, malgrado la enorme importanza di questa base per la battaglia di Libia? Solo perché sull'isola di Malta vi erano delle truppe bene equipaggiate e bene organizzate, che potevano far conto sull'appoggio di un'adeguata forza aerea di difesa.

**L'AEROCOOPERAZIONE TERRESTRE.** – Sentiamo ancora Seversky: «La Russia presentò un problema completamente diverso. I nazisti avevano bisogno di minerali, di petrolio ed altri materiali e della abbondante produzione di viveri della Russia per la ulteriore condotta della guerra». Quindi Seversky cerca di dimostrare che la campagna di Russia è un caso tipico di «guerra di possesso».

Il Miksche invece, pur non avendo dubbi che quell'elemento ebbe la sua parte nei calcoli dello Stato

Maggiore Generale germanico, crede che il principale scopo strategico fu lo stesso come in Occidente; l'egemonia europea.

Seversky nei riguardi della aerocooperazione, rileva che la «Blitzkrieg» l'effettua con semplicità, e scrive: «avendo ottenuto il dominio dell'aria, le forze meccanizzate corrono su una strada ripulita dai bombardieri pesanti; le forze di superficie quindi sfruttano il vantaggio iniziale ottenuto dall'aviazione. Quindi le fanterie motorizzate muovono per lo spazzamento finale e per la polizia della regione conquistata».

Altrove scrive: «La dominazione nazista nell'aria termina a circa duecento miglia dall'ultima linea delle basi aeree tedesche. In tutti i teatri di questa guerra, tutti gli osservatori hanno osservato lo stesso fenomeno; una stasi della «Blitzkrieg», grosso modo a 200 miglia d'intervallo...fino a che i carri armati e le forze terrestri possono operare sotto lo scudo dell'aviazione, il raggio d'azione della Luftwaffe fissa la profondità del movimento offensivo in qualsiasi azione... I colpi mancati della «Blitzkrieg», dovuti ad un inadeguato raggio di operazione, diventano evidenti in Russia. Nel punto in cui finisce il controllo aereo tedesco, la guerra dinamica si trasforma in un combattimento statico ed i vantaggi tedeschi cessano temporaneamente».

Il Miksche replica: Ammettendo come esatte le sentenze di Seversky circa questo spazio di 200 miglia, è difficile immaginare come questo difetto della «Blitzkrieg» potrebbe essere eliminato da un'aviazione a largo raggio. È una vecchia lezione dell'esperienza che i mezzi più efficaci sono quelli che sono più direttamente alla mano. Da qui gli sforzi dei tedeschi per portare le loro basi aeree il più vicino possibile al campo di battaglia. L'effetto della forza aerea diminuisce di tanto di quanto aumenta la distanza tra i bersagli e le sue basi (e ciò in misura del suo tenore tecnico). Vi sono delle buone ragioni per questo. A dispetto dei più moderni mezzi di comunicazione, le difficoltà per le comunicazioni stesse crescono con la distanza e per la trasmissione degli ordini occorre un tempo corrispondentemente più lungo. Un ulteriore fattore è la perdita di tempo dovuta alle più lunghe distanze di volo. D'altro lato, i combattenti terrestri si muovono, se sono motorizzati, con una velocità che va da dieci a quindici miglia orarie. Ma il successo nella «Blitzkrieg» dipende largamente dalla scrupolosa sincronizzazione dei movimenti terrestri ed aerei in ogni loro dettaglio.



Ovviamente, una aviazione a largo raggio con la sua inevitabile perdita di tempo, può difficilmente adempiere a questa condizione primaria e basilare della «Blitzkrieg», dato che gli ordini dati inizialmente sull'aeroporto si adatteranno difficilmente alla situazione che la forza aerea troverà al suo arrivo sul campo di battaglia.

La conclusione del libro di Seversky è all'incirca la parafrasi della vecchia sentenza «l'artiglieria conquista, la fanteria occupa», ossia che le forze aeree devono conquistare un'area, invece le forze terrestri devono solo occupare ciò che in effetti è stato già conquistato dall'aviazione.

Come l'attesa per una dottrina simile a proposito dell'artiglieria fu delusa, così ora i concetti di Seversky sono destinati al fallimento. Ciò si rende ormai evidente con le esperienze della campagna di Russia. Dovunque la decisione fu raggiunta col combattimento delle forze terrestri, naturalmente con un ampio appoggio della forza aerea. Ma non è avvenuto mai il caso che le forze terrestri abbiano esclusivamente sostenuto le forze aeree eccetto forse per i picchetti di guardia negli aeroporti.

L'opinione di Seversky che le operazioni terrestri sono limitate ad una profondità di 200 miglia in qualsiasi azione per la brevità del raggio d'azione dell'aviazione è asserzione non basata sulle esperienze. La disposizione degli aeroporti è certamente un fattore limitatore molto importante, ma vi sono ulteriori fattori di uguale importanza che impediscono di spingere l'offensiva e di proseguirla ad una profondità indefinita, o anche poco oltre 200 miglia. C'è anche un limite allo sforzo umano. La profondità di qualsiasi avanzata è limitata perché l'attaccante deve:

- 1) sviluppare il suo servizio logistico;
- 2) spazzare completamente la zona rapidamente percorsa;
- 3) riorganizzare le proprie unità disperse nell'inseguimento oppure rimpiazzarle con nuove unità.

COMBATTIMENTO AEREO. – Un'altra critica del Seversky ai tedeschi riguarda l'armamento: «Se i bombardieri tedeschi, invece di portare tre mitragliatrici singole fossero stati muniti di torrette come i bombardieri inglesi, ciascuna con quattro mitragliatrici, Hitler avrebbe risparmiato delle perdite in ragione di quattro a uno».

Secondo il Miksche invece, questa capacità di fuoco, montata su bombardieri pesanti, sarebbe ancora rimasta relativamente passiva. Infatti non è solo questione di girare la torretta verso il bersaglio, ma di aiutare questo primo movimento con un secondo movimento capace di portare tutto l'apparecchio in una posizione favorevole per un combattimento aereo. Ma se il bombardiere è caricato con un maggiore armamento, la sua manovrabilità è diminuita. E fu per questo svantaggio, che i progettisti aerei tedeschi decisero di aumentare il carico di bombe dei loro apparecchi per scopi offensivi, e la loro mobilità per scopi offensivi e difensivi, a scapito di un aumento della potenza di fuoco.

Infine il Seversky critica lo scarso raggio d'azione dei cacciatori inglesi.

Il Maresciallo in capo dell'aria Sir Hugh Dowding, scrivendo nel *Sunday Chronicle* del 20 settembre 1942, risponde nuovamente a Seversky: «Io dico che se i nostri cacciatori della difesa interna, fossero stati progettati con un raggio d'azione di 600 miglia, noi avremmo perduto la battaglia d'Inghilterra». In questo caso infatti il raggio d'azione fu consapevolmente sacrificato a favore della potenza di fuoco e della mobilità. Il Maresciallo in capo dell'aria Sir Hugh Dowding non emise una vana sentenza senza la prova dei fatti. Quelli tra noi che dal basso rimasero a guardare la R.A.F. che incrociava nei cieli di Londra, quando volava per inseguire gli apparecchi germanici, in quello che sembrava un combattimento senza speranza contro un nemico preponderante, si sono resi conto di quanto furono avveduti gli inglesi quando sacrificarono il raggio d'azione alla potenza di fuoco ed alla mobilità.

### III

#### 1. VOLONTÀ DI LAVORARE

(“Rivista Aeronautica”, nn. 1-2-3, 1945; non firmato)

#### 2. TRA I LETTORI E NOI: BUON VISO A BUONA INTENZIONE; LA TEORIA DELLA GUERRA ALLA PROVA DEI FATTI

(“Rivista Aeronautica”, nn. 1-2-3, 1945; pseudonimi STILO e AMERIGO MAESTRANI)

#### 3. TRA I LETTORI E NOI; PER LA STORIA DI IERI, ALLA RINASCITA DI DOMANI

(“Rivista Aeronautica”, n. 4, maggio 1945; pseudonimo PERTINACE)

#### 4. RICOSTRUIRE, MA CON GIUDIZIO

(“Rivista Aeronautica”, n. 4, 1945; pseudonimo AMERIGO MAESTRANI)

*Il valore di questi scritti, riuniti insieme perché molto hanno in comune, è duplice. Da una parte indicano il programma, invero esemplare, dell'Associazione Culturale Aeronautica e della rivista, la cui anima e il cui motore è M., fino a farne qualcosa di più di un Direttore o Presidente. Dall'altra rispecchiano in modo vivo, anzi fotografano il clima morale del dopoguerra e la necessità di fare fino in fondo i conti con il passato, proprio per creare nella nuova Aeronautica e intorno ad essa una base morale salda che ne assicuri il necessario sviluppo futuro, facendo tesoro degli insegnamenti del passato anche con il contributo di tutti.*

*Le riflessioni di M., la cui “mano” si ritrova anche nel titolo e nei contenuti del messaggio del Ministro*

*Gasparotto, sono estremamente chiare e non hanno bisogno di commenti; basti qui rilevare il riuscito tentativo di scindere le responsabilità dell'Aeronautica nel suo complesso da quelle del regime e di singoli uomini. Sul piano generale, da sottolineare un esatto e estremamente attuale concetto di storia, la quale per M. risulta inutile e anzi dannosa, solo se ad arte o per incapacità se ne distorcono o dimenticano gli insegnamenti.*

*Più che a un programma culturale o all'enunciazione di una linea editoriale, ci si trova dunque di fronte a un messaggio spirituale.*

(F. B.)

#### VOLONTÀ DI LAVORARE

In questo fascicolo il Ministro per l'Aeronautica S.E. Luigi Gasparotto, sotto il titolo «Per l'Italia senza ali» esorta gli Italiani ad iscriversi all'*Associazione Culturale Aeronautica* e ne precisa le ragioni.

La «Rivista Aeronautica» è promossa e curata dall'Associazione suddetta, e ne serve gli scopi.

Una «Rivista Aeronautica» si è pubblicata fino al giugno 1943; questa che ora inizia a pubblicarsi è erede dell'antica, che aveva molti anni di vita operosa, ma non ne è la ripresa.

Quella era promossa dal Ministero dell'Aeronautica e doveva seguirne le direttive; alla pubblicazione di questa il Ministero ha dato consenso, e non ha posto altre condizioni se non di servire con serietà la rinascita in Italia degli studi aeronautici civili e militari, ed il risorgere dello «spirito» aviatorio italiano, che per più di un trentennio ha dato prove non dimenticabili, e non è spento, come i nostri aviatori combattenti dimostrano.

Qualunque sia nel futuro l'ordinamento del mondo ed in particolare dell'Europa, qualsiasi domani la struttura politica economica sociale della nostra

nazione ed i suoi rapporti con le altre, gli Aviatori italiani non dovranno essere assenti.

Non dovranno esserlo i piloti, che per coraggio e perizia nei voli di guerra e nei voli di pace mostreranno e mostreranno di non essere inferiori ad alcuno; non dovranno essere assenti gli scienziati, che potranno dare al progresso aviatorio altri cospicui contributi di pensiero; non dovranno esserlo gli ingegneri pratici, perché se le macchine da loro progettate sostennero vittoriosamente molte competizioni internazionali, altre potranno sostenerne con onore; non dovranno esserlo gli industriali e gli organizzatori, che non temono gareggiare nel mondo aperto all'iniziativa alla perspicacia all'operosità alla pertinenza; non debbono essere assenti le maestranze specializzate, che per duttile ingegno, per paziente assiduità, per esperta mano, possono lavorare almeno alla pari accanto alle maestranze più apprezzate nei cantieri di qualsiasi Paese.

Le lamentazioni sul cataclisma che ci ha travolto sono inutili; senza infatuazioni ma senza scoraggiamenti dobbiamo ricominciare a lavorare per l'Aviazione con il pensiero e con il braccio; senza millanterie ma senza querimonie dobbiamo riprendere nel mondo un posto; può darsi che per un certo tempo la situazione economica oltreché quella politica ci obbligheranno collettivamente alla retroguardia del progresso; ma individualmente chiunque può risalire all'avanguardia; peggio sarebbe se mancassimo del tutto nella schiera che pensa, crea, costruisce e vola.

Chi attende, retrocede; perché frattanto gli altri procedono.

Un costruttore di ali si potrà obbligare, per la provvista del pane quotidiano, ad un temporaneo lavoro diverso; ma non dovrà tuttavia dimenticare le ali, rompere il contatto col mondo che le studia e le produce, perdere le possibili occasioni di rientrare negli arsenali che lo costruiscono.

Un pilota esule dal cielo, legato da un impiego da una fatica alla terra, non dovrà spegnere nel suo cuore l'ansia del volo, né turarsi le orecchie e torcere lo sguardo quando sul suo capo trascorra un uomo che vola.

La stessa voce d'esortazione e di speranza sia rivolta a tutti gli altri Aviatori, nel più lato senso di questa parola, a tutti quelli che operarono nella aviazione e per l'aviazione, per esempio ai medici ed ai radiotecnici, agli specialisti di armi ed agli addetti agli scali dell'aviazione civile, ai giuristi ed agli artigiani.

Questa «Rivista Aeronautica» vuole costituire il tramite più agevole per mantenere i contatti intel-

lettivi e sentimentali di tutti gli Aviatori italiani con il pensiero e le realizzazioni aeronautiche in tutto il mondo; sarà perciò in primo luogo una rassegna ampia profonda aggiornata dell'attualità internazionale.

In secondo luogo essa vuole costituire la più probante dimostrazione della prosecuzione degli studi aeronautici degli Italiani, finché non potrà esserlo anche delle loro nuove realizzazioni concrete; ne deriva una funzione di invito e di sprone che può e deve avere sulla rinascita aviatoria nazionale una efficacia non minore della suddetta funzione informativa.

Non v'è bisogno di dimostrare che la vita aviatoria è essenzialmente internazionale anche nelle sue manifestazioni nazionali; è facile dedurre che se non vogliamo rinunciare alle nostre aspirazioni aviatorie, se non vogliamo retrocedere al livello di un *popolo senza ali*, dobbiamo partecipare alla vita internazionale tanto di più per quanto più ristretta e limitata, dalle contingenze economiche e politiche, sia la nostra vita aviatoria nazionale.

È per le suddette ragioni che la «Rivista Aeronautica» ritiene di assumersi un altissimo dovere; è per tali ragioni che essa, nell'atto del nascere, fa appello a tutti gli Aviatori italiani, ed anche agli Italiani non aviatori che quel dovere comprendano, per pregarli di farle giungere il conforto della loro adesione ed anche del loro consiglio. Illustri od oscure, laconiche o prolisse, limitate in sole parole o concretate in una sottoscrizione di abbonamento od in una collaborazione, tali decisioni ci saranno di potente aiuto nella non facile impresa.

\* \* \*

*Tra le categorie d'argomenti che la Rivista tratterà stanno:*

- l'Aviazione civile, mercantile, commerciale, turistica, in tutti i vari aspetti della organizzazione del lavoro e del traffico;
- il pilotaggio, la navigazione, la didattica, le telecomunicazioni e la meteorologia;
- il diritto, la giurisprudenza, la politica e l'economia aeronautiche;
- la scienza e la tecnica dei velivoli, dei motori, degli accessori, nonché delle armi di bordo e contraeree, e la tecnologia dei materiali;
- l'industria ed il commercio aeronautici, nei vari aspetti funzionali e produttivi;
- la fisiologia, l'igiene e la medicina della aviazione;

- l'ordinamento e l'impiego militari aeronautici o connessi all'aviazione;
- problemi aeroportuali, edilizi, e quelli dei servizi militari ed aeronautici;
- la storia militare ed aeronautica, soprattutto moderna e specialmente contemporanea.

Siccome la realtà della situazione italiana è ineluttabile, la Rivista Aeronautica, se si rivolgesse soltanto a coloro che furono Aviatori, a coloro che lo sono, e a coloro che lo saranno, rischierebbe che tra qualche tempo il suo pubblico, anziché accresciuto risultasse diminuito; e ciò perché gli aviatori nuovi saranno (forse e purtroppo, non ostante tutto) in numero minore di quelli che, per tepidezza di cuore o per inerzia d'intelletto, si disinteressarono man mano dell'Aviazione.

Tale amara previsione ci indurrà a concedere congruo spazio per interessare fin d'ora una cerchia di lettori più vasta di quella degli Aviatori in atto o in quiescenza; per creare cioè, con l'attrattiva d'argomenti d'ampiezza maggiore di quella meramente aviatoria, una schiera d'aviatori in potenza, semente dell'avvenire.

D'altronde la cultura aeronautica non è fatta soltanto d'argomenti strettamente aviatori; infatti non è aviatore militare degno di tal nome chi non si aggiorni ampiamente sui problemi dell'esercito e della marina; e l'aviatore civile, comunque svolga attività nel traffico aereo mercantile, deve corredarsi di cognizioni non anguste su questioni di geografia economica e commerciale per tutto il globo; ad entrambi s'impone la necessità di formarsi una coscienza ed una conoscenza politiche nazionali e segnatamente internazionali.

Il proposito di proiettare i propri sforzi verso l'avvenire non impedirà tuttavia alla Rivista Aeronautica di promuovere e pubblicare anche i lavori che analizzano gli eventi trascorsi, l'opera compiuta, i frutti raccolti... e quelli perduti: che la storia non ammaestri è convinzione soltanto di chi vuole essere cieco e sordo agli ammaestramenti suoi.

Documentazione la più ampia e sistematica sulle caratteristiche delle macchine, dati biografici ed emerografici i più aggiornati e completi, notizie biografiche sulle personalità aeronautiche, e monografie sugli organismi industriali e di traffico aereo d'ogni Paese, sono nel programma della Rivista, la cui attuazione, se attualmente è vincolata a particolari difficoltà contingenti, si concretterà ed espanderà al più presto con l'annodarsi dei rapporti nazionali e internazionali già alacramente promossi.

\* \* \*

La Rivista Aeronautica è aperta a qualunque collaboratore di buona fede e di buona volontà; essa non pone, alla libertà di idee, delle opinioni, e della loro espressione, altri limiti che quelli della serietà e del civile rispetto alle persone ed alle idee ed opinioni altrui.

Siccome i concetti espressi importano assai più delle persone che li esprimono, la Direzione della Rivista consente a pubblicare anche lavori firmati con pseudonimi, riservando a se stessa esclusivamente la cognizione della identità degli Autori.

In ogni caso, e salvo esplicito avviso, essa non associa la propria opinione a quella dei singoli Autori. I lavori pubblicati saranno compensati.

\* \* \*

La «Rivista Aeronautica» si propone d'uscire ogni mese affinché il suo contenuto sia sempre fresco e palpitante delle esigenze attuali; però per un primo tempo i numeri d'ogni trimestre saranno riuniti in un fascicolo solo, potendosi in tal modo meglio superare le comprensibili difficoltà d'avviamento redazionale ed editoriale.

LUIGI GASPAROTTO  
Ministro per l'Aeronautica

#### PER L'ITALIA SENZA ALI

L'Aviazione militare italiana è nata nei cieli del Pasubio, dell'Isonzo, del Piave, dell'Adriatico in aperta lotta contro la coalizione austro-tedesca.

L'Aviazione civile italiana è nata nei primi esperimenti di «posta aerea» del dopoguerra fra le più distanziate città della Penisola e della Sicilia, fra la Metropoli e le sponde di Libia, fra essa e le Capitali alleate, e nel tentativo riuscito di allacciare Roma con l'estremo oriente.

La tecnica aviatoria italiana s'è affermata nei cantieri che dettero ali e motori ai combattenti dell'ultima guerra per la indipendenza, agli audaci delle prime pacifiche trasvolate, ai vittoriosi nelle postbelliche competizioni sportive di velocità che misero a confronto le più progredite nazioni del mondo.

Da quelle prime prove sono trascorsi trent'anni, durante i quali il valore professionale dei piloti italiani, dei costruttori italiani, di tutti gli altri aviatori italiani



d'ogni ramo della scienza, della tecnica, dell'organizzazione, dell'impiego, è andato sempre crescendo.

Se tale ascesa è avvenuta per la massima parte durante il ventennio fascista, quest'è una coincidenza cronologica dalla quale il merito dei professionisti dell'Aviazione non resta svalutato; se ad un certo punto le gesta del fascismo hanno fatto precipitare anche l'Aviazione nello sfacelo, non per questo precipitano nel nulla le glorie conquistate dagli aviatori italiani in tutti i cieli del mondo, in pace ed in guerra, con la sagacia dell'organizzare, con la perizia del lavorare, con la destrezza nel volare; trascorrendo continenti ed oceani, conquistando primati, tessendo una rete d'aviolinee, costruendo macchine perfette, documentando i risultati della sperimentazione e del pensiero italiano in opere non dimenticabili.

Sappiamo che anche tra gli aviatori esistevano i col-pevoli, ma (al di fuori d'ogni valutazione politica, pur tanto necessaria per giudicare la maturità degli individui e delle collettività) sappiamo pure che trent'anni di lavoro comune avevano formato dell'aeronautica una compagine morale, un organismo vivente, una fondamentale istituzione nazionale, una forza espansiva.

Adesso ogni espansione è preclusa; l'organismo s'è dovuto contrarre; l'istituzione che sopravvive è incerta del suo domani.

Ma la compagine morale non si deve dissolvere; essa deve restare.

Nella grave ora che il Paese attraversa, soltanto pochi sono gli aviatori italiani che possano tener alto l'animo nella tonica atmosfera dei campi di volo e dei cieli di combattimento; una gran folla di essi è rimasta senza velivolo, bandita dagli arsenali distrutti, resa estranea alle attività che formavano la propria fatica e la propria gioia d'ogni giorno.

Ma il loro cuore non si deve estraniare.

Trascorrerà forse un periodo non breve per superare la crisi e raggiungere di nuovo una piena indipendenza politica ed una sufficiente capacità economica, dopo di che l'aviazione italiana, così civile come militare, s'andrà gradualmente ricostituendo; ma nel frattempo avrà per certo una consistenza assai inferiore a quella desiderata dagli aviatori, a quella corrispondente al numero delle intelligenze e delle braccia da utilizzare.

Ma, se anche debba operare in altre attività, il cervello dell'aviatore non deve dimenticare.

Purtroppo l'esito dell'avventura mussoliniana non soltanto ci tronca le ali, ma imprime su tutti gli

aviatori, di fronte agli stranieri, un marchio d'inferiorità.

Affermo che è immeritato.

Mentre ancora la guerra non è terminata noi stiamo assistendo all'organizzarsi d'un mondo aviatorio nuovo, nel quale agiranno forze economiche e tecniche così formidabili che contro esse non potrà competere una nostra aviazione militare, né una nostra aviazione civile, né una nostra industria di costruzioni, né una nostra attrezzatura scientifica.

Eppure anche noi vogliamo e dobbiamo aviatoriamente vivere; abbiamo piloti arditi, abbiamo ingegneri valenti, abbiamo giuristi insigni, abbiamo medici sapienti, abbiamo organizzatori alacri, abbiamo militari sperimentati, abbiamo soprattutto maestranze abili, ed abbiamo bisogno di lavorare.

Se il fascismo è crollato, tutte le nostre capacità d'intelletto e di fegato sono rimaste intatte, anzi accresciute; se ci siamo sbarazzati dalla millanteria e dalla prepotenza, abbiamo conservato la dignità e la fiera; se la nostra penisola è diventata troppo piccola per aviazioni così alturiere come le moderne, abbiamo conquistato una coscienza di solidarietà internazionale che ci fa desiderare e meritare di espanderci come individui operanti in tutti i cantieri, i laboratori, gli studi, gli aeroporti, i cieli dei sei continenti.

Per riacquistare il perduto null'altro ci resta per ora che l'opera del pensiero; quello che nessuna povertà nazionale può precludere, nessun armistizio può violare, nessuna imposizione di pace può impedire, nessuna prevalenza internazionale di mezzi materiali può sopraffare, nessuna rivalità politica può soffocare.

Non alludo soltanto al campo tecnico, in cui il pensiero puro non basta ove una attrezzatura sperimentale non lo appoggi e lo alimenti; ma dico che qualsiasi elaborazione sperimentale e concettuale resterà inoperante ai fini della riconquista d'un degno posto nella stima del mondo, se i risultati raggiunti nel chiuso dei laboratori o nell'intimo delle biblioteche non vengano espressi e manifestati pubblicamente; se ai maestri non faccia seguito una schiera di discepoli; e se reciprocamente il valore dei pochi conosciuto dai molti non crei un proselitismo ed una emulazione sufficienti, non induca nella massa amorfa un lievito che fermenti per sollevare in strati sempre più validi e produttivi nuovi appassionati degli studi aviatori.

Ma se in Italia l'esercizio professionale dell'Aviazione, per qualche tempo, non darà ai suoi fedeli e ai

suoi aspiranti che poco o punto pane materiale, v'è molto da dubitare che gli organi di coltura si producano per virtù spontanea e disinteressata; che gli editori stampino libri d'aviazione e periodici aviatori; che si aprano circoli, librerie e biblioteche specializzate; che si trovino molti studiosi capaci di procurarsi da se stessi nella bibliografia internazionale le fonti di studio, oppure maestri disposti a correr l'alea di convocare personalmente il pubblico ad udire la propria parola.

Per questo è nata l'ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA.

Essa non è una nobile conservatrice di memorie come l'Associazione dei Pionieri; né una pietosa custode di glorie come l'Associazione Famiglie Caduti; né un ente sportivo e turistico come l'Aero-Club; né un'istituzione di studi scientifici come l'Associazione d'Aerotecnica; non ha una funzione ufficiale come il Registro Aeronautico; né un compito di provvidenza per il lavoro e per gli alimenti come altri organismi di recente costituzione.

L'ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA deve costituire nell'ambiente aviatorio italiano l'incitatrice della sola opera concreta che adesso ci è possibile compiere: lo studio; deve essere propagatrice della più concreta certezza che gli aviatori abbiano: aver compiuto per trenta anni il proprio dovere professionale; deve avvincere tutti coloro che amano l'aviazione per averla servita in qualunque grado e qualunque posto in guerra ed in pace; deve convocare ed istruire le menti di tutti gli altri italiani persuadendoli che il nostro popolo non può essere mutilato delle ali; deve realizzarsi importatrice delle più vaste conoscenze sul fervore di costruzioni e di volo che anima le nazioni del mondo; deve saper essere esportatrice di quella preziosa merce ch'è la nostra capacità intellettuale aviatoria; deve costituire il polo d'attrazione della più tenace volontà di rinascita delle ali.

Esorto tutti gli aviatori a farsi soci operanti della ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA; in essa i limiti d'età superati non contano, le riduzioni dei quadri non contano, le differenze sociali non contano; le nuove professioni abbracciate non contano; tutti i vecchi rancori possono essere dimenticati nel suo seno, tutte le rivalità di mestiere debbono fondersi in concordia per il bene della causa comune; vale il fervore della fede non il grado gerarchico.

E mi auguro anche che tutti i partiti politici, che tutte le Istituzioni culturali, che la totalità degli italia-

ni, convergano nel proposito di far rigermogliare le ali d'Italia; perché il volare è necessità indipendente da qualsiasi questione istituzionale, da qualsiasi problema sociale, da qualsiasi rivalità d'interessi; si tratta d'un modo d'esistere, non solo come nazione, ma come uomini nel pacifico consorzio umano.

(firmato: Luigi Gasparotto)

## TRA I LETTORI E NOI

*Nel suo scritto: «Volontà di lavorare» diffuso dapprima in foglietti volanti e ripubblicato in questo primo numero, la Direzione della Rivista ha pregato i lettori «di farle giungere il conforto della loro adesione ed anche del loro consiglio».*

*Molte sono le adesioni pervenuteci, alcune delle quali composte di poche parole affettuose, altre meno laconiche e più dense d'idee.*

*Per questa volta ne pubblichiamo tre, togliendo soltanto, od attenuando, qualche frase troppo lusinghiera a nostro riguardo.*

*Questa rubrica non è destinata a contenere soltanto tali adesioni, proposte, consigli; ma tutte le comunicazioni od osservazioni che riterremo pubblicabili e che riguardino quanto verrà man mano stampato nel nostro periodico, oppure quanto i lettori vorrebbero vedervi stampato.*

*Ciò, s'intende, nel quadro generale del suo carattere, che non è quello di un giornale di battaglia ma d'una rivista di studio e di incitamento a studiare.*

*Tra le altre adesioni, una approva in particolare il proposito della Direzione: «di pubblicare anche lavori firmati con pseudonimi, riservando a se stessa esclusivamente la cognizione della identità degli Autori»; e fa seguire la proposta d'istituire presso la Direzione uno scambio di corrispondenza fra i lettori e collaboratori, una specie di «fermo in posta», tanto per intenderci.*

*Accettiamo il suggerimento e l'attuiamo senz'altro, con la sola avvertenza che la Direzione s'attribuisce il diritto di leggere il contenuto della corrispondenza che così per mezzo nostro lettori e collaboratori si scambieranno, ed il dovere di mantenere la riservatezza al riguardo.*

*Le lettere di tal genere dovranno essere indirizzate al cognome e nome (o pseudonimo) del lettore o collaboratore, con l'aggiunta «presso Rivista Aeronautica – Posta dei lettori – Via Ripense 1 – Roma».*

*Ci lusinghiamo con questi mezzi di contribuire a realizzare una vivace corrente di pensiero, di ravvivare il tono d'una pubblicazione che per una sua natura*

*tenderebbe ad essere troppo compassata, di riscaldare (non incendiare) gli animi da queste pagine che per il restante contenuto potrebbero sembrare troppo fredde. Naturalmente non consentiremo a stampare polemiche personalistiche. Inoltre in nessun caso prenderemo partito per la tesi d'alcuno dei discutitori; la Rivista non vuole avere idee proprie; spetta ai collaboratori di manifestar le loro.*

#### TRA I LETTORI E NOI BUON VISO A BUONA INTENZIONE

Si può essere di qualunque idea, specie quando le idee sono giustificabilmente confuse come al giorno d'oggi, ma non si può disconoscere la nobiltà di non sforzo inteso a contribuire all'opera di salvataggio del patrimonio scientifico e spirituale dell'ala italiana, non per nuovi fatui sbandieramenti, che perpetuerebbero la nefasta politica del fumo, ma perché dalla indistruttibile storia dell'aeronautica nostra si possa attingere quel tanto d'incoraggiamento e di necessario ardore per esser «presenti», con quella fortuna che ci sarà consentita, ma sempre con dignità e con ben fondata fierezza, scevra di millanterie e di lamentazioni, nell'agone dottrinale e costruttivo ove si dà convegno il mondo civile in marcia verso la realizzazione del progresso.

Ad un programma simile mirerebbe – a quel che ci vien detto – la risorta *Rivista Aeronautica*, programma ad ampio orizzonte, del quale abbiamo potuto prender fugace visione. Le intenzioni sono buone e particolarmente lusinghiero e promettente è l'affidamento che si vuol fare su una più vasta cerchia di lettori e di collaboratori che non siano i soliti e purtroppo decimati aviatori di mestiere.

Da vecchi «mestieranti» abbiamo ascoltato con vivo interesse, e vorremmo dire con commozione, l'appello lanciato agli uomini di buona volontà e vogliamo anche noi sperare che essi non mancheranno di rispondere onorevolmente alle oneste aspettative. Del resto, dopo tutto quello che è accaduto e che si sta verificando in tema di costruzioni, di ordinamenti, di tecnica della navigazione, di telecomunicazioni, di armamento e d'impiego nelle loro molteplici e anche nuovissime forme e di tutto lo scibile aeronautico, dopo che la tanto discussa arma aerea ha fatto sentire in maniera non vogliamo dire del tutto nobile e soddisfacente ma indubbiamente rimarchevole la sua tremenda efficacia e le sue possibilità, non sarebbe giusto – per il solo fatto che le nostre forze

armate sono travolte in un caos che il tempo, forse più efficacemente del sollecito giudizio degli uomini, si prenderà briga di analizzare – non sarebbe giusto, ripetiamo, rimanersene inoperosi e schivi di tecniche e storiche acquisizioni, chiudendo così, men che a zero, in fallimento anche la nostra cultura!

Che la Storia non ammaestri è opinione soltanto dei refrattari ai suoi ammaestramenti. Questa è verità sacrosanta! E per ammaestramento noi non intendiamo la mortificazione e l'annullamento dello spirito nell'avversa fortuna. Questo è «abbacchiamento»! Noi intendiamo per ammaestramento l'assimilazione, attraverso una indagine appassionata, intelligente ed imparziale, e vorremmo dire spregiudicata, degli elementi regolatori di una nuova disciplina del pensiero e dell'azione che dovrà garantirci che non ricadremo negli errori commessi, pur facendo tesoro dei principi convalidati dalla pratica esperienza. Ammaestramento è vita nuova, non perdita di vitalità.

In uno dei più accorati allarmi di molti anni addietro contro lo scetticismo polemico proveniente da un paese allora ed oggi amico, che poi pagò a caro prezzo la sua impreparazione, scetticismo che null'altro sapeva scorgere nel nostro impegno aviatorio che fantasie e salti nel buio, è scolpita questa frase: «Se la Storia, la grande giustiziera, non fosse così lenta nel decretare le condanne ed acciuffasse i colpevoli prima del loro trapasso, quanto maggiormente i responsabili della preparazione temerebbero il suo giudizio!» E ancora: «Dare ad intendere a milioni di uomini che possono vivere tranquilli perché il terrore proveniente dall'alto è un semplice spauracchio e che i patti internazionali e lo spirito umanitario impediranno il bombardamento dei centri abitati, significa tradire il popolo e non avere la più pallida idea della tragica situazione in cui una nazione viene a trovarsi dall'istante della dichiarazione di guerra e non sentire la enorme responsabilità della impreparazione ad una lotta che si ha il dovere di ritenere assai probabile. Il giorno della resa dei conti non può mancare ed allora i colpevoli di questa impreparazione, se ancora in vita, si eclisseranno, i sentimentali e gli orbi si morderanno i pugni dall'impotenza, nella disperazione di non aver provveduto».

Ma noi, che pensammo e scrivemmo in quel modo, non vogliamo fare i «beccamorti» sulle sciagure passate! Anche in questo vogliamo augurarci che la Rivista assuma un carattere di originalità. Eh, sì! I dolori sono senza dubbio tremendi e spaventevoli; ma oggi si piange troppo e troppa gente si pavoneggia,



purtroppo confusamente e spesso senza competenza, nella presunzione di saper additare i responsabili, col comico risultato che molti colpevoli veri e profittatori di mestiere li vediamo, almeno fino ad oggi, sgattaiolare furtivamente con indosso il ricciuto vello dell'innocente agnellino, e taluno, tra i più sfacciati, anche col proprio pelosissimo manto ripulito alla presunzione di verginità nuove. E, nel frattempo, tutti fanno a gara a pungersi a vicenda, mal dissimulando la inconfessabile intenzione di farsi sgabello della bara altrui. È ora di domandarsi quando finirà questo giuoco dei quattro cantoni e quand'è che ci accorgeremo che la insolente schermaglia, selvaggia deformazione di una malcompresa libertà, sprizza marcio e ammorba l'aria sino a renderla insopportabile, sì che il pestifero lezzo ci rimane addosso un po' a tutti; e chi ci osserva e ci ascolta e ci deve purtroppo giudicare è ben lieto di aver quel tanto di appiglio per classificarci tra le carogne.

Non tocca a noi raccomandarlo, ma dalla Rivista, se dev'essere davvero la nostra palestra, vogliamo esigerlo. E invero ce l'ha promesso. Libertà di pensiero e di giudizio quanta se ne vuole, ma calma, serenità, compostezza e rispetto nella collaborazione, diversamente anche la nostra collaborazione diviene un pretesto per dar sfogo a livori personali. Anche in questo noi desideriamo che la *Rivista Aeronautica* prenda un carattere di piacevole originalità. Come dico, questo ci è stato promesso e noi vogliamo credere alle buone intenzioni.

Altro punto cardinale di orientamento è il seguente. Dalle polemiche profuse nel passato nelle pubblicazioni periodiche militari, specie dell'ultimo decennio, per quanto sostenute da persone di indubbia intelligenza e spiccata personalità, spesso traspariva il tono di un indirizzo troppo ministeriale, nel senso che ad una polemica tra ufficiali di Forze Armate diverse faceva riscontro quasi sempre un personale dissidio fra i rispettivi Sotto-segretari, e mentre gli argomenti non tutti trascurabili si esaurivano in questa sterile schermaglia, il Ministro, «unico e invulnerabile», cioè non passibile di siluro, non veniva naturalmente mai in urto con sé stesso, il che contribuì in maniera mirabile all'irrigidimento degli errori. La *Rivista Aeronautica*, così come oggi risorge, non è promossa dal ministero, non deve quindi rispecchiarne o comunque subirne le direttive, in quanto l'ingerenza degli organi centrali responsabili ne rimane assolutamente estranea. Le Forze Armate, superfluo dirlo, hanno loro uffici competenti posti alla risoluzione dei più

complessi problemi degli armamenti e dell'impiego, nonché del vasto e importantissimo campo logistico. Scrivendo sulla Rivista, noi desideriamo non urtare la suscettibilità «ufficiale» di chicchessia, né guastarci il nostro buon umore (quello che ci è rimasto) e la simpatia di alcuno (se ancora la godiamo).

Nei tempi passati, più d'uno si è giocato se non le note caratteristiche (sempre eccellenti per istituzione) certamente la carriera, specialmente nei gradi dell'inafasto «valore comparativo». Oggi desideriamo che ci si garantisca il carattere di assoluta indipendenza di una pubblicazione nella quale intendiamo riversare il nostro pensiero e dire le cose come le sentiamo, senza correre l'alea di giocare bene o giocare male. Quello che accettiamo con entusiasmo è la raccomandazione di collaborare con serietà e col maggior rispetto possibile per le idee ed opinioni altrui alla rinascita degli studi e al diffondersi, tra la gioventù specialmente, di quello spirito aviatorio che fin dai primi albori della nuova scienza ha dato, per virtù di italiani in patria e fuori, prove tangibili e lasciato tracce non dimenticabili.

A queste condizioni noi non soltanto diamo il nostro plauso alla rinascente pubblicazione, ma ci sentiamo di offrire anche la nostra modesta quanto si voglia ma appassionata collaborazione.

E tanto per cominciare, ecco un voto che vuol essere anche un consiglio (sappiamo che anche i consigli sono graditi): Signori della Direzione! Ordinate e classificate gli indici come meglio vi parrà, ma una cosa sarebbe bene cominciaste a stabilire fin dall'inizio ed è l'abbandono del vecchio sistema della precedenza gerarchica. E ciò non certamente per spirito di indisciplina, ma per rendere la Rivista meno casermesca possibile. Nelle compostissime polemiche e nella serie degli interessanti e liberissimi studi che ci auguriamo di leggere del vastissimo scibile aeronautico, l'opinione del «pezzo grosso» potrà egualmente ricercarsi, senza che ogni numero del simpatico periodico inizi col classico, ponderoso «mattone a grande firma» com'era la Rivista d'un tempo. Il provvedimento riuscirà certamente più gradito ai «piccoli», i cui argomenti potranno anche meritare il primissimo posto tipografico, ed anche più incoraggiante per i «pezzi grossi» del pensiero, che noi riteniamo siano quelli che la Rivista deve ricercare e che non amano davvero l'incensamento e il trionfismo.

È un'idea come un'altra anche questa, ma noi non ce ne facciamo una croce: se la si segue, saremo certamente più soddisfatti.



## LA TEORIA DELLA GUERRA ALLA PROVA DEI FATTI

Il conflitto che da quasi sei anni sta insanguinando il mondo trova le sue radici in un fattore economico; ma la determinazione di scatenare il conflitto e le forze che l'hanno condotto e lo fanno perdurare sono sostanziate di fattori ideologici.

Scendendo più nel dettaglio dobbiamo riconoscere che la preparazione della guerra e la sua condotta sono il risultato, l'applicazione di *concetti* puri, di *teoriche*.

Questo è vero per la guerra in complesso ma è più vero per la guerra aerea in particolare; perché mentre per la guerra nel complesso, nelle sue forme terrestre e navale, si avevano secoli di esperienza a fornire una guida alla formulazione delle dottrine, per la guerra aerea l'esperienza del conflitto 1914-1918 non era sufficiente, cosicché i concetti puri, le «teoriche» influenzarono i fatti in misura assai maggiore.

Non è ancora stato scritto, ed è troppo presto per scriverlo, un libro che racchiuda l'analisi delle teorie di guerra aerea agitatesi nel periodo interbellico, e le prospetti in una sintesi che dimostri quale influenza ciascuna di esse ebbe nella preparazione della guerra aerea ed ha avuto nella sua esecuzione.

Ho letto con piacere il proposito della *Rivista Aeronautica* di fornire ai lettori materiale di studio, e incitarli a manifestare il prodotto dei loro studi: credo che attuandolo con sollecitudine si potrebbe contribuire alla elaborazione del libro cui sopra ho accennato<sup>1</sup>.

Una simile fatica non ha scopo puramente «scribacchino»; avrebbe torto chi credesse che le teoriche militari servano al sollazzo degli scrittori militari; ad occupare gli ozi dei pensionati.

Gli uomini d'azione, i piloti sul velivolo, i comandanti sul prato degli aeroporti, debbono considerare i «facitori della parola» come facitori dei fatti e temerli (o approvarli) come quelli dai quali ogni loro fatica e ogni loro rischio potrebbero essere inutilizzati (o potenziati).

Dirò di più: proprio quegli uomini d'azione non dovrebbero sdegnare di essere altresì, se non prima di tutto, uomini di pensiero affinché il pensiero non

venga monopolizzato da chi lo concepisca senza il quotidiano confronto alla realtà operante.

In Italia, come in tutti i paesi liberati, si sta facendo il processo agli uomini che collaborarono *politicamente* con le dittature e ne avvalorarono le ideologie politiche. Si sta anche facendo il processo ai dirigenti per accertarne le colpe e gli errori in fatto di dirittura morale, e in fatto di solerzia professionale ossia responsabilità inerenti alla esecuzione dei doveri che appartengono alle cariche.

Tutto ciò è molto giusto e molto fruttuoso specie se giungerà al risultato di colpire i colpevoli, soprattutto quelli che per la loro alta posizione poterono compiere maggior danno. Ma vi sono responsabilità d'altro genere oltre le suddette; vi sono cioè le responsabilità *professionali intellettive*, i «concetti sbagliati» da cui derivarono conseguenze enormi nella preparazione e nella condotta della guerra, e perfino nella determinazione di scatenare la guerra.

Certo i «politici» non l'avrebbero scatenata se i «professionali» dell'economia e della produzione industriale, della scienza della guerra o d'altre attività che interessano la guerra, non avessero, per sbagliati calcoli o per dolosa lusinga, convinto i «politici» che l'avventura sarebbe giunta a buon fine.

Il governante più spregiudicato esiterà ad aggredire se ha la coscienza d'essere armato male; ma getterà il paese nella guerra quando i suoi «professionali» gli assicureranno di possedere il «raggio della morte», la ricetta per la «guerra-lampo», la dottrina per il «dominio».

Dunque se i politici sono colpevoli davanti al tribunale penale della coscienza umana, i «professionisti» sono colpevoli davanti ad un tribunale civile per i rovinati interessi della collettività.

Non importa se quegli errori siano stati compiuti in buona fede; ciò potrà diminuire, annullare la punibilità; sebbene l'errore in buona fede non sia reato, i danneggiati, constatato e comprovato il danno, hanno il diritto ed il dovere di accertare se esso provenga o no in tutto od in parte da un *errore concettuale*, ed identificare a quali persone l'errore sia imputabile; se quest'errore non è dolo, esso è più che un difetto ed è meno che un delitto, è colpa.

Una colpa di questo genere è tanto più grave nei casi quando contro l'errore concettuale che si stava commettendo si levò la voce di qualche dissenziente a confutare, e non fu ascoltata, per incuria o per presunzione; essa è ancor più grave e rasenta il reato quando il dissenziente fu avversato affinché tacesse,

1. Un libro non troppo dissimile da quello qui proposto già esiste in bozze di stampa. Ne daremo prossimamente notizie ai lettori della Rivista (N.d.R.).

e fu danneggiato per punirlo di non voler tacere, e contro di lui furono scagliati oppositori che cercavano di conquistare meriti lusingando l'amor proprio dei superiori [riferimento allo stesso M. - N.d.C.].

Oh non temano i colpevoli di questo genere! Non dovranno rispondere davanti a un'Alta Corte né davanti a un tribunale speciale! Ma bisogna convocare il tribunale della opinione pubblica, e il giudizio non sarà d'epurazione ma soltanto di riprovazione, se l'errore e la colpa inerente saranno accertati.

Purtroppo nessuno rifonderà il danno, né alla Nazione rovinata né al dissenziente perseguitato. Ma almeno tutto ciò servirà di insegnamento per il futuro.

Per aver tutti i corpi di reato dovremmo consultare gli archivi degli Stati Maggiori e dei Gabinetti. Ma se troveremo sulle pubblicazioni periodiche o non periodiche che uomini aventi cariche di responsabilità direttiva espressero idee direttive, se potremo mettere le loro *teorie* di guerra alla prova dei *fatti*, ne avremo a sufficienza per formulare capi d'accusa su chi ci aveva ingannato, o per tributare un ringraziamento a chi aveva indicato la buona strada.

Pubblichi la *Rivista Aeronautica* questa «antologia degli errori», farà opera meritoria.

#### PER LA STORIA DI IERI ALLA RINASCITA DI DOMANI

Abbiamo vissuto per venticinqu'anni nel desiderio e nella speranza che dalle nostre fatiche sorgesse una aviazione militare forte ed una aviazione civile efficiente.

Oggi l'Italia è una distesa di rovine materiali e spirituali.

In che modo l'Aviazione nostra ha contribuito a questo lamentevole risultato? Quali uomini dell'Aviazione parteciparono alle responsabilità della catastrofe? Quali preposero il vantaggio proprio all'interesse collettivo? Di quali uomini gli sforzi meritori furono ostacolati o comunque resi vani?

Qual'è la verità negli eventi che falsamente si fecero vedere sotto luci tanto propizie? Quali furono i retroscena delle istituzioni e degli ambienti che falsamente si fecero credere operosi per il bene dell'Aviazione patria?

Quali idee furono nefaste? Quali indirizzi furono dimostrati erronei dagli avvenimenti? Ve ne furono taluni che invece avrebbero meritato appoggio e furono soffocati?

Fummo o non fummo ingannati, sfruttati, delusi? Vi diranno: il recriminare è sterile! Rispondete che non è vero perché invece giova al bene comune.

Vi diranno: non dilaniamoci fra noi di fronte allo straniero! Rispondete che invece è doveroso dimostrare che non tutti furono ottusi o malvagi.

Respingete il tentativo dei responsabili per non essere messi in berlina. Smascherate l'omertà dei monopolisti e delle loro clientele. Spronate le pavide riluttanze dei castrati, nell'autonomia di opinare e di agire durante ventidue anni di dogmatismo, dalle cricche ostili fra di loro ma solidali contro di noi.

L'Aviazione italiana s'è sfasciata; è un'immane devastazione di ali e d'aviorimesse, di organismi e di spiriti; non ne ha colpa il destino, non ne hanno colpa gli alleati di ieri né quelli di oggi; i colpevoli sono tra noi; bisogna individuare tra noi chi si è reso responsabile d'insipienza e d'egoismo, d'inerzia e di profitazione.

Siamo vinti ma non defunti; siamo stanchi ma non esausti; siamo afflitti ma non scoraggiati; e se non siamo più tanto giovani come quando cominciammo, non siamo troppo vecchi per ricominciare.

Nel senso della libertà, nello spirito della cooperazione internazionale, nel quadro della nuova civiltà europea e mondiale, che le Nazioni Unite ci designano, e che con il loro danaro, con il loro sangue, con il loro animo fermo preparano, noi aviatori italiani vogliamo risorgere.

Vogliamo ancora volare; ancora solcare i cieli del mondo con i trasporti aerei; ancora percorrere i cieli d'Italia nei voli turistici e sportivi; ancora schierarci armati non per aggredire altrui ma per partecipare alla difesa delle conquiste di pace.

Molte azioni s'impongono per riuscire: nel campo associativo ed in quello culturale, nel campo economico ed in quello organizzativo.

Ma v'è un'azione più urgente di tutte: conoscere gli errori di ieri per evitarli domani, individuare i responsabili di ieri per eliminarli d'ora in poi.

Bisogna identificare la verità e propagarla, bisogna selezionare gli elementi di giudizio e rendere giustizia ai sacrificati.

Non rassegnatevi! E neppure sciupate il vostro tempo e la vostra energia nelle mormorazioni, negli «sfoghi» verbali tra gruppetti d'amici. I colpevoli ne sarebbero ben lieti e rassicurati per la impunità; i sacrificati ne sarebbero ancor più delusi e convinti che non v'è più rimedio.

Scrivete! Documentate! Rievocate! Precisate!

Tutto è perduto, non avete più nulla da perdere se non la vostra dignità; è la vostra acquiescenza che ve la farebbe perdere. Non vi possono più danneggiare e vilipendere se li smascherate; non toglieranno il pane alle vostre famiglie perché ve l'hanno già tolto.

Ma vi è di più: essi, i Colpevoli, vi hanno sottratto il più gran bene che un uomo possa avere: l'alterezza d'essere cittadini del Paese dove siete nati; ve ne accorgete se andrete all'estero e ve ne accorgete parlando con stranieri, o leggendo quello che gli stranieri pensano di voi.

Una immensa turlupinatura durata ventidue anni, una sfacciata millanteria propagata con tutte le risorse, una sicumera cui vi veniva imposto di partecipare sotto il movente dell'amor di Patria (sì, quasi tutti noi ce ne contaminammo); una sistematica occultazione e svalutazione dei progressi esteri; e qui una enorme prosopopea costosissima dietro la quale stava il vuoto, e peggio, l'arrivismo e la profittazione.

Molti che avevano i poteri ingannavano i loro superiori, e così su su fino al gerarca supremo il quale ingannava tutti voi. Rammentate mille e mille episodi nei quali vi costrinsero ad essere complici.

Una mentalità pseudogiornalistica scambiava per realtà le frottole da essa stessa inventate e propagate per simulare l'Efficienza.

Rivendicate il vostro grande intrinseco concreto reale valore, di ingegneri e di piloti, di costruttori e di combattenti, di inventori e di studiosi, di operai e di organizzatori.

Rievocate come venivano estromessi e neutralizzati, instradati «sul binario morto», impediti di produrre, coloro che con il fervore del lavorare, con l'ansia del progredire, «guastavano il mestiere!».

Chi di voi sa comporre libri li pubblici, chi di voi sa redigere articoli li scriva.

Chi non sa farlo, o non ha tempo per farlo, ma sente di aver qualcosa da dire, qualche fatto da documentare, qualche dato da fornire, qualche ricordo da manifestare, indirizzi a me alla Rivista, nella «Posta dei lettori» che mi proverò a scrivere per lui.

Il collaboratore che si firma «Stilo» nella rubrica «Tra i lettori e noi» sull'ultimo numero, ha dimenticato d'avvertirci se si tratti dell'arnese che adopravano gli antichi per scrivere sulle tavolette incerate, o del pugnale con lama corta e stretta; non importa, ambedue possono gravemente ferire; qualche aviatore nei tempi andati soffersse i colpi di qualche «stilo» e non li meritava; concordo nelle esortazioni a scrivere con serenità e con misura, ma non bisognerà

esagerare; ora non si tratta di fare delle vendette, ma almeno d'indurre le persone leali e generose a riconoscere gli errori, altrimenti d'obbligarvi chi non avesse quelle virtù.

## RICOSTRUIRE, MA CON GIUDIZIO

Quando terminò la guerra 1914-1918 io ero un bambino, ma ricordo che in famiglia si faceva un gran discutere sulla impossibilità che un'altra guerra avesse luogo, e mio padre ed i miei zii, ch'erano reduci e decorati, si compiacevano che a me adulto la prova guerresca sarebbe stata risparmiata; furono cattivi profeti.

Adesso sulla stampa nazionale ed estera le enfatiche affermazioni: «questa sarà l'ultima guerra» non si leggono; e sebbene si legga spessissimo che le maggiori Potenze costituiranno Forze Armate per garantirsi da qualsiasi aggressione, ciò fa pensare piuttosto alla possibilità d'una nuova guerra che d'una perpetua pace: ormai il classico Vegezio: *si vis pacem para bellum* è parecchio svalutato.

Per quanto riguarda l'Italia, mi tengo certissimo che una nuova guerra non la provocheremo noi; abbiamo avuto una lezione che ci basterà per parecchie generazioni.

Ma possiamo proprio essere sicuri che se sopravvenisse noi non ne saremmo travolti?

È ormai comune osservazione che la nostra Penisola si viene disgraziatamente a trovare proprio sulla linea divisoria di due mondi che si sono venuti a formare; quello slavo, intorno al quale graviteranno molti popoli minori, affini o no, ma certo solidarizzati da interessi comuni, e quello anglosassone, anch'esso con la sua coorte di satelliti.

Oggi questi due mondi si dichiarano amici, o per lo meno concordati a stabilire sulla terra un nuovo ordine perdurante; ma gli elementi di discordia non mancano, e fra qualche mese o qualche anno si potrebbero acuire fino al punto da generare un conflitto.

Non è certo questo il luogo, e comunque vi sarebbe presuntuoso, per pronosticare se noi in quel fatale domani saremo con l'Occidente o con l'Oriente; ma da qualunque parte fossimo, ci troveremo di certo come il noto vaso di coccio tra i vasi di ferro; e forse il nostro territorio tornerà ad essere campo di battaglie, luogo di avamposti, terreno perduto e ripreso, economia martoriata, edilizia distrutta, carnaio di militari e di civili, anche se saremo belligeranti e più forse se saremo neutrali.



La prospettiva non è rosea e non ci conforta certamente nelle pene e difficoltà attuali; ma chiudere gli occhi per non vederla non ci avvantaggia d'un millesimo.

Pensavo a tutto questo giorni fa, leggendo la notizia che integralmente riporto:

«Gli alleati rastrellando il territorio a nord del centro di Nordhausen, hanno scoperto due stabilimenti sotterranei, i quali, nel loro genere, costituiscono un capolavoro di ingegneria. I tedeschi, per installare gli impianti che erano specializzati per la costruzione di strumenti di precisione di carattere bellico, e metterli al sicuro dai bombardamenti, hanno perforato in lungo e in largo una intera montagna. Le officine sono dislocate in caverne rivestite di lastre di acciaio e collegate tra loro da una serie di camminamenti che si sviluppano per un complesso di oltre tre chilometri nell'interno della massa rocciosa. Il ricambio dell'aria è assicurato da un perfetto sistema di aerazione azionato elettricamente. L'illuminazione piena a giorno è parimenti assicurata da una apposita centrale che produce anche l'energia necessaria per il funzionamento delle officine. Tre grandi gallerie principali attraversano il sottosuolo, collegate tra di esse da camminamenti trasversali. Le officine, dotate di macchine modernissime, erano specializzate in particolare per la costruzione di apparecchi di precisione per la costruzione dei siluri volanti. Lungo le gallerie si può camminare agevolmente, l'aria che vi si respira è fresca e gradevole e continuamente rinnovata. Nell'inverno, tutto il complesso degli stabilimenti era riscaldato in modo da consentire alle maestranze di svolgere il loro lavoro nelle migliori condizioni. Nel periodo estivo, gli ambienti venivano ventilati. Una delle gallerie principali era stata incominciata a costruire verso la fine della prima guerra mondiale, ma poi i lavori furono abbandonati per tutto il periodo della repubblica di Weimar. Sino al quattro aprile scorso, questi stabilimenti sono stati in piena attività. Nella notte successiva e nel mattino del cinque, formazioni aeree alleate martellarono l'intera zona di Nordhausen e gli abitanti si precipitarono a migliaia

in questi stabilimenti, che costituivano per loro un rifugio antiaereo di assoluta sicurezza. Due tronchi ferroviari nell'interno delle gallerie principali e in collegamento con l'esterno provvedevano ad assicurare il trasporto dei materiali e delle maestranze. Si calcola, che circa ventimila operai, di cui il nove per cento costituito da lavoratori stranieri, erano impiegati negli stabilimenti».

Orbene, oggidì le nostre industrie sono demolite negli edifici e rapinate nelle attrezzature; ottima occasione sarebbe per ricostruire più razionalmente ed attrezzare con più modernità di efficienza!

Senonché la nostra economia ha urgentissimo bisogno di produrre le miriadi di cose, anche di prima necessità, che ci occorrono. E la mancanza di tutto, principalmente del credito per acquistare all'estero, ci costringerà non alla soluzione migliore, bensì a quella più rapida e più economica, ossia forse alla meno efficiente.

Limitandomi a parlare degli edifici, credo che, superato l'acume della crisi, le fabbriche sorgeranno come funghi, all'aria aperta, con sottili pareti, con labili strutture, giacché più presto sorgeranno più presto potremo cominciare a fabbricare automobili o casseroles, macchine agricole o carta da stampa.

Tragico dilemma! Abbiamo la... fortuna di poter ricostruire con metodo razionale tutto quanto era stato costruito per struttura ed ubicazione nel modo più illogico di fronte all'eventualità della guerra aerea, ed abbiamo la disgrazia di dover ricostruire con urgenza e risparmio per far fronte alle necessità immediate, pur sapendo, senza dubbio possibile, che tale metodo sarà deplorato come imprevedente dalla generazione (l'attuale o la successiva?) che dovrà subirne, per azioni belliche, la demolizione.

Io domando al direttore della *Rivista Aeronautica*: non è questo un argomento degno di studio? Non è abbastanza aviatorio affinché lo si discuta su questo periodico? Non v'è qualche collaboratore, competente di edilizia industriale, di organizzazione ed economia industriale, che ci illumini, me e chissà quanti altri lettori, sulla possibilità di risolvere almeno praticamente il problema?



#### IV

### VERITÀ, FIGLIA DEL TEMPO

(“Rivista Aeronautica”, nn. 1-2-3, 1945; pseudonimo AVIARCA)

*M. prende spunto da un libro autodifensivo di Umberto Nobile per sostenere che, per quanto attiene alle vicende dell'Aeronautica italiana tra le due guerre e durante la guerra, occorre ben distinguere tra responsabilità del regime e responsabilità dei vertici dell'Ae-*

*ronautica. In particolare, a suo parere la caduta in disgrazia e l'emarginazione di personalità di spicco e di uomini competenti e preparati non possono essere attribuite a ragioni politiche.*

(F. B.)

#### BIBLIOGRAFIA

*Qui segnaliamo i libri che la Direzione della Rivista riceve in omaggio, e diamo un breve cenno informativo del contenuto di ciascuno; tale segnalazione non implica alcun giudizio. Soltanto di alcuni dei libri che ci giungono, e precisamente di quelli che più interessino gli aviatori, pubblichiamo invece una recensione.*

### VERITÀ, FIGLIA DEL TEMPO

Umberto Nobile afferma<sup>1</sup> «Posso dire la verità» ed in 260 pagine vivaci e combattive con aggiunte trenta pagine di documenti asserisce che nella preparazione esecuzione conclusione della impresa polare nel 1928 col dirigibile «Italia» da lui costruito e comandato, il proprio comportamento fu ineccepibile; espone che il Governo fascista, dopo avere autorizzato l'impresa col proposito di gloriarsene se fosse riuscita bene, l'ha ripudiata e calunniata quando essa è finita male; assicura che alcuni appartenenti all'aeronautica italiana (nominandoli espressamente o indicandoli in modo assai trasparente) hanno per malanimo ostacolato la sua carriera, la valorizzazione delle sue imprese fortunate e la giustificazione di quella sfortunata, infine afferma che la relazione sull'inchiesta a carico dell'impresa fallita è un tessuto di menzogne e di malvagità.

Dopo aver saputo qual è la verità dal punto di vista del Nobile, è doveroso attendere per sapere quale sia

la verità dal punto di vista di coloro che egli controaccusa; perciò le osservazioni che seguono sono di natura obiettiva, non significano affatto che noi si condivida fin d'ora le conclusioni dell'Autore.

Scriviamo invece per osservare che questo libro rompe il ghiaccio (ciò che, concernendo un esploratore polare, è veramente il colmo), ossia apre la stura alla serie delle polemiche tendenti a chiarire quanto accade nel ventennio tra le quinte della nostra aeronautica.

Pensare che i nodi non venissero al pettine sarebbe stato ingenuo; pensare che gli aviatori tutti non leggeranno avidamente ogni pubblicazione che tratti degli uomini di primo piano e degli eventi sensazionali che appartengono alla moderna storia aeronautica sarebbe un far torto alla loro passione professionale; è dunque lecito prevedere che nessuna delle avvenute od attese pubblicazioni del genere rimarrà senza risposta da parte dei chiamati in causa, anzi che gli interessati tanto più risponderanno con prontezza e con vigore per quanto più sentiranno che la verità sia dalla loro parte.

Non è possibile che i chiamati in causa attendano che una qualche autorità impersonale ne difenda l'operato; non è pensabile che essi si tacciano adducendo carità di patria, ché sembrerebbe un pretesto; non è credibile che si sentano legati ad una riservatezza ormai vana anche se il giudizio d'epurazione a loro riguardo fosse ancora in corso; infine non è umano che essi restino sotto il peso dell'accusa pubblica senza pubblicamente reagire.

Dunque potremo leggere le loro repliche.

Orbene, noi temiamo che in questa polemica aviatoria ed in quelle che seguiranno s'introduca un

1. Umberto NOBILE: *Posso dire la verità*, Roma, Mondadori 1945. Pagg. 295. Lire 180.

elemento che potrebbe diventare oscuratore anziché chiarificatore della verità: l'avversione al regime politico che ha dominato nel ventennio.

Noi sappiamo quante nefandezze risultino a carico del «regime», ma diciamo che il giudizio sul regime nel suo complesso e nei suoi atti politici è una questione distinta e separata dal giudizio sulle persone che durante quel regime ebbero posti di responsabilità nella aeronautica nazionale.

Altrimenti potrebbe accadere che la gente dica: lo accusano perché era fascista, ma in realtà dal lato professionale era intelligente, onesto e capace.

Altrimenti potrebbe accadere paradossalmente che sotto il manto d'una responsabilità politica (che risulta tanto più attenuata per quanto più numerosi siano i responsabili) scompariscano le eventuali responsabilità strettamente personali; e viceversa potrebbe accadere che chi voglia inveire contro uomini del passato e non ne abbia motivi specifici sufficienti, si avvalga di quelli di carattere politico generale.

È giusto rilevare che il Nobile formula accuse precise, non politiche, contro persone determinate; ci sembra che nel suo libro la questione del regime politico risulti accessoria anziché principale, nonostante i reiterati diversi accenni che vi fa l'Autore, e nonostante il contenuto dell'autorevolissima prefazione di Benedetto Croce.

Il venerato filosofo, non edotto di tanti retroscena dell'ambiente aeronautico, sembra propendere ad attribuire soltanto al regime nel suo complesso la colpa di «...calunnie, intrighi, per cacciare gli uomini da posti che occupavano per ragioni di competenza e per vie regolari, e sostituirvi le proprie persone o i propri complici e via dicendo»; qui sembra quasi che il regime sia stato qualcosa di compatto, che agisse soltanto contro avversari od almeno contro estranei.

La faccenda non risulta così semplice; era invece nell'interno del regime fascista che avvenivano le lotte più feroci, cosicché molto spesso i fedeli di ieri, subìta l'angheria o quella che ritenevano tale, divenivano i ribelli del domani, ed alcuni di essi... sono tra i purissimi antifascisti di oggi; questa osservazione prescinde dal libro che recensiamo, è applicabile al caso generale.

Diciamo essere necessario tener presente la dinamica interna del «regime», senza di che talune incongruenze di esso non possono essere comprese; un'attenta lettura del libro di Nobile, specie dove egli allude a Mussolini ed a Giunta, potrà confermare la giustezza della nostra osservazione, anzi precisarla, nel

senso che il regime politico spesso era interessato in quella lotta solo indirettamente, giacché il fenomeno si verificava nell'ambito dei singoli compartimenti del regime, ossia, nel caso specifico, per dinamica interna dell'ambiente aeronautico separatamente considerato.

Ben certo che, come scrive il Croce, quei fatti di calunnie ed intrighi e persecuzioni e violenze «hanno luogo e si lamentano in ogni accolta di uomini; ma si dimentica con ciò la capitale differenza che, in altri regimi, Camere, tribunali, libera stampa, pubblica opinione e via dicendo, operano da censura e da freno, e nel fascismo, per contrario, tutto operava da incentivo a quei mali, o per lo meno prestava ad essi il suo consenso».

La disavventura d'essere prima esaltato e poi vituperato non colpì il Nobile soltanto; il caso del De Pinedo è anch'esso abbastanza istruttivo, ed è probabile che un giorno se ne scriva la storia segreta; il caso d'Umberto Maddalena è alquanto diverso, eppure sembra mostrare anch'esso la sorte che attendeva chi, *unendo al prestigio del volatore fortunato le doti dell'intelligenza, della coltura e dell'idoneità del comando, ma unendovi altresì un «quid» che facesse temere sue aspirazioni al comando*, ad un certo momento risultava invisibile non al «regime» e nemmeno al suo «duce», ma soltanto ad alcuni uomini che il regime aveva situato in posti di potenza e non erano disposti a lasciarsene deporre.

È curioso rammentare che in un certo momento la dinamica interna del regime fece cadere anche il Balbo in disgrazia (tanto quant'era attuabile dato il folto stuolo di seguaci che lo difendevano) e fece salire al suo posto che gli fu acerbamente nemico.

I casi sopra citati di Nobile e di De Pinedo furono fra i più clamorosi e più discussi; altri però se ne verificarono, in cui uomini probi, dopo essere stati sfruttati non dal «regime» direttamente, ma dall'aeronautica, divennero oggetto di ostracismo allorché l'opera loro giunse a dar troppo ombra a qualcuno, perché minacciava di palesarne l'insipienza delle idee o dell'azione, oppure per altre cause.

In questa lotta continua per soffocare chiunque emergesse contro la volontà o l'interesse di chi dominava nell'ambiente aeronautico, riusciva a salvarsi con tollerabile danno soltanto chi, dopo aver troppo osato nel manifestare le proprie idee o nell'operare secondo il proprio fervore, sapeva fermarsi e ritirarsi e rassegnarsi per attendere tempi migliori... e intanto invecchiare...

Tutti i mezzi erano buoni per schiacciare i riluttanti; perfino veniva adoperato il rappresentante di qualche ditta quale agente provocatore di (tentata)

corruzione; ad ufficiali capaci si negava a un certo punto la possibilità di proseguire a comprovare nel comando tale capacità per timore che emergessero troppo, ad ingegneri valenti veniva inflitto analogo ostracismo per analoghe cagioni.

Non sempre chi avversava i riluttanti era la persona posta al vertice della gerarchia; poteva accadere per esempio che un sottosegretario di stato subisse a tal riguardo l'influenza del suo sottocapo di stato maggiore o del suo capo di gabinetto, e consentisse a danneggiare la persona che al suo potente subordinato dava noia, anche se il sottosegretario stesso l'aveva in istima, anche se quella persona da colpire non era imputabile di ambizioni ma solo di convinzioni sgradite.

Incredibile a dire: chi era sospetto di scarsa «fede fascista» non subiva persecuzioni quando i suoi meriti o le sue influenze o la sua solidarietà facevano comodo a chi deteneva il potere aeronautico: potremmo citare casi probanti.

Accadde invece che, quando quei meriti davano ombra, si adoperava per abbattere l'importuno anche l'accusa d'antifascismo talvolta immeritata; chi dissentiva dai superiori su temi non politici era perciò costretto a coprirsi da accuse politiche.

Il regime fascista era assai meno unitario e totalitario di quanto si vantasse; era compartimentato in feudi, attenuati dai «cambi della guardia»; non per nulla s'attribuisce a Mussolini la frase: «sono l'uomo più disobbedito d'Europa».

Anche dal libro del Nobile tutto questo traspare, talvolta forse senza proposito dell'Autore.

Si osservi tra l'altro che spesso egli cita come solidali contro di lui persone che tra loro erano nemiche, e cita come suoi sostenitori persone imputabilissime sia dal punto di vista politico sia da quello professionale, ma notoriamente nemiche di quelle che avversavano il Nobile.

Chi dimentica la dinamica interna di cui parliamo si stupisce che talvolta il «regime» sacrificasse uomini che l'avevano sia pure indirettamente onorato, anzi che il «regime» venisse a subire danno proprio dal fatto di tale sacrificio; non v'è alcun dubbio: se si aveva interesse personalistico a sacrificare qualcuno, il danno pel regime veniva in secondo piano; e viceversa, quando si aveva interesse a salvare qualcuno non importava se da tale salvataggio derivasse danno al regime.

Quando nel 1923 l'Aeronautica fu unificata, resa indipendente dalle altre forze armate, avviata verso lo sviluppo, fra quella quarantina d'ufficiali che per diritto d'anzianità vennero a trovarsi alla sua testa cominciarono lotte feroci; il più vecchio aveva cinquant'anni, il più giovane ne aveva trenta, ma di tutti gli altri nessuno superava i quaranta; si trattava di conquistare per un gruppo il comando d'una forza armata che nel 1940 avrebbe avuto un ruolo organico in S.P.E. di quasi settemila ufficiali.

I predetti provenivano da ambienti e categorie diverse: vi erano cioè i provenienti dai piloti dirigibilisti dell'esercito e da quelli della marina; dai piloti aviatori dell'esercito e da quelli della marina; dagli osservatori di velivoli dell'esercito e da quelli della marina; dai tecnici aeronautici non piloti dell'esercito e da quelli della marina.

Le lotte erano forse più aspre nel seno di ciascuna categoria; ma i componenti d'ogni categoria erano solidali contro tutte le altre.

In pochi anni le categorie dei provenienti dai dirigibilisti e dagli osservatori dell'esercito assunsero i posti più elevati; ciò che non impedì anzi favori che l'Aeronautica per vent'anni fosse in lite con le altre due forze armate.

Confrontando gli annuari del 1925 e del 1940 si vede che in questo ultimo su undici generali d'armata, designati d'armata e di squadra, quattro provenivano dai dirigibilisti, tre dagli osservatori dell'esercito ed uno dai piloti aviatori della marina; su quattordici generali di divisione, nove provenivano dagli osservatori dell'esercito e della marina.

Per quanto riguarda il più ristretto corpo del genio aeronautico cui il Nobile apparteneva, l'analisi delle forze interne è però più complessa.

Le osservazioni che abbiamo esposto non hanno alcuna pretesa di acutezza; sono piccole, ma non inutili a chi vorrà scrivere la storia segreta dell'Aeronautica italiana nel ventennio.

Auguriamoci che la rubrica bibliografica della *Rivista Aeronautica* ospiti le recensioni di molti libri storici su tale ventennio; ne avranno risalto molte azioni degne oggi misconosciute, ma si sveleranno molte autentiche birbonate individuali ed ambientali che adesso si occultano nella «nube di seppia» delle responsabilità politiche del tempo d'allora.

## V

### 1. LE ALI E LA TESTA

(“Rivista Aeronautica”, n. 4, aprile 1945; pseudonimo CAPTIVUS)

### 2. TRA I LETTORI E NOI: LA VERITÀ PER APPROSSIMAZIONI SUCCESSIVE; L'ITALIA NON NE HA COLPA

(“Rivista Aeronautica”, n. 7, luglio 1945; pseudonimi STILO e MARCELLO ARTIERI)

*Questi articoli riguardano l'eredità morale della guerra e l'accertamento delle cause e responsabilità della sconfitta, che secondo M. il nuovo clima di libertà di pensiero dovrebbe favorire, giungendo gradualmente all'accertamento della verità storica. Nel primo M. fa riferimento a una relazione ufficiale dei primi mesi del 1942 sulla produzione aeronautica italiana, nella quale si dimostra che, dato il crescente divario tra la nostra disponibilità di materiali e quella assai maggiore delle principali potenze in lotta, nel 1943 la nostra situazione sarebbe stata assai critica. Nel secondo M. rivela di aver collaborato alla stesura del documento, presentato dal Capo di Stato Maggiore (generale Prico) a Mussolini proprio quando in Africa era in corso l'avanzata dell'Asse su El Alamein, circostanza che ha portato il dittatore a non dare il peso che meritavano alle pessimistiche previsioni del suo Capo di Stato Maggiore.*

*Questo fatto non impedisce a M. di condannare aspramente la politica aeronautica seguita durante il conflitto, respingendo tuttavia l'accusa anglo-americana che l'Italia porta la responsabilità morale del terrorismo aereo, responsabilità da attribuire soltanto alla megalomania di regime e a coloro che all'interno dell'Aeronautica non vi si sono opposti.*

*Le sue conclusioni – a cominciare dalla condanna del bombardamento in quota – non si discostano dalle tesi degli anni '30, ivi compresa – guardando al futuro – la possibilità di costruire un unico tipo di velivolo multi-ruolo. La formula di tale velivolo suggerita da M. (bimotore e non più – come negli anni '30 – monomotore, e con equipaggio di 2-3 uomini) presenta diverse analogie con l'attuale MRCA Tornado; inoltre M. non lo chiama più “aereo d'assalto”, ma “velivolo da combattimento”.*

(F. B.)

### LE ALI E LA TESTA

Eravamo alla fine dell'anno 1942; un mio amico fraterno ed io stavamo nel suo studio a leggere una relazione ufficiale sullo stato della produzione industriale aeronautica italiana; essa non era confortevole, specie se paragonata a quella dei belligeranti che l'Italia aveva di fronte; tuttavia a me sembrò che lo sforzo per migliorarla risultasse energico e, interrompendo la lettura, lo dissi all'amico.

Mi guardò e senza parlare indicò un quadretto appeso al muro; mi alzai per osservarlo; era una fotografia

della Vittoria di Samotracia, la quale, come è noto, è alata ma accefala; sotto vi era scritto in stampatello:

### NON BASTAN L'ALI SE NON V'È LA TESTA.

La relazione che leggevamo, di data non recente, diceva tra l'altro:

#### DISPONIBILITÀ.

*Di materie prime.* – Nota situazione.

*Di maestranze specializzate.* – La creazione di nuovi stabilimenti, in regioni abitualmente non industriali, ha aggravato le già esistenti deficienze di mano d'opera per il complesso delle industrie aeronautiche.



Particolarmente penuria si sente tuttora di tecnici dirigenti d'inquadramento, mentre il personale operaio va progressivamente aumentando, pur nelle difficoltà delle specializzazioni... Le macchine sostituiscono fin dove possibile l'operaio, ma non rimediano alla scarsità di tecnici, dei quali anzi si sente viepiù la necessità. Le sottrazioni portate dalla mobilitazione hanno in un certo periodo aggravato la situazione, la quale è però andata migliorando con le adeguate provvidenze in tema di esoneri.

*Di capacità produttiva nelle industrie.* – Sufficiente per una produzione di 300 velivoli mensili (250 bellici e 50 di allenamento e scuole). Il decentramento delle industrie aeronautiche, reso necessario anche da ragioni di sicurezza, ha portato alla necessità di nuovi impianti che vanno completandosi lentamente, a causa della limitata disponibilità di macchine, di materie prime e di personale specializzato. Per il 1943 si conta di portare la produzione ai 450 velivoli mensili (370 bellici e 80 di allenamento e scuola).

Sulla capacità produttiva delle industrie influisce in notevole misura la varietà dei tipi di materiale e la necessità delle trasformazioni imposte dalle esigenze belliche. Quando si sarà potuto raggiungere la massima semplificazione dei tipi, cui si tende con ogni impegno, la produzione ne risulterà enormemente avvantaggiata.

*Di carburante.* – Nota situazione. Ogni cura vien posta nell'imporre le limitazioni di consumo nei settori di attività ove le riduzioni sono meno dannose per l'esito della guerra. Si è però giunti, in alcuni periodi passati, alla grave decisione di ridurre persino l'attività delle scuole a 1/4 di quella necessaria per il reintegro dei piloti della linea.

**SITUAZIONE COMPARATA DELLE FORZE AEREE.** – Un rapido sguardo alla presumibile situazione attuale porta ai seguenti confronti approssimativi, riferiti ai velivoli di linea di sicura efficienza.

Attualmente:				
Italia .....	circa	1800	velivoli di linea	
Germania .....	»	6000	»	»
Totale		7800	»	»
Inghilterra .....	»	6000	»	»
URSS .....	»	1500	»	»
Totale		7500	»	»

Tenuto conto delle probabili perdite e delle capacità di reintegro di larga massima per il 1942 secondo le cifre seguenti:

		perdite reintegri			
Italia .....	circa	2800	3000		
Germania .....	»	11000	14000		
Inghilterra	»	3000	13400	comprese le forniture americane	
URSS .....	»	9500	9000	»	»

La situazione alla primavera del 1943, riferita al materiale di utile impiego bellico, verrebbe ad essere all'incirca la seguente:

Italia .....	circa	2000	velivoli di linea	
Germania .....	»	9000	»	»
Totale		11000	»	»
Inghilterra .....	»	12000	»	»
URSS .....	»	100	»	»
Totale		12100	»	»

Questa, all'incirca, è la prevedibile situazione degli apparecchi, interessate le potenze particolarmente impegnate nei teatri di guerra europei e nord-africani (si prescinde, per semplicità, dall'eventuale concorso della Francia).

Nel quadro della situazione mondiale bisogna inserire il Giappone e gli Stati Uniti, per i quali si fanno le seguenti previsioni.

Attualmente:

Giappone .....	circa	4000	velivoli di linea	
Stati Uniti .....	»	6500	»	»

Previsioni perdite e reintegri nel 1942:

		perdite reintegri			
Giappone .....	circa	5500	6000		
Stati Uniti .....	»	8500	22000	più le forniture agli alleati	

Situazione alla primavera del 1943:

Giappone .....	circa	4500	velivoli di linea	
Stati Uniti .....	»	20000	»	»

Dal confronto complessivo tra le potenze del «Tripartito» e quelle nemiche si hanno le seguenti cifre:

	Tripartito	Nemici
Attuale .....	11.800	14.600
Perdite 1942 .....	19.300	26.000
Reintegri .....	23.000	44.400
Situazione		
alla primavera del 1943 .....	15.500	33.000

Si può dedurre quanto segue per noi: nel 1942 la eccellente preparazione e lo spirito aggressivo dei piloti riusciranno certamente a sopperire alla inferiorità numerica delle macchine; nel 1943 la cosa si presenta alquanto più problematica. Per cui si rende necessario, *qualora non sia da attendersi la risoluzione del conflitto entro il corrente anno*, mobilitare tutte le risorse ed escogitare tutte le possibili provvidenze per attenuare il prevedibile squilibrio dell'anno prossimo.

Avevamo terminato di leggere e mi alzai per accomiatarmi; l'amico mi disse: *Circa le ALI, non condivido il tuo ottimismo; anzi, tutto mi fa credere che la produzione nemica sia assai superiore; circa la TESTA, te ne farai un concetto più chiaro leggendo questi appunti*; mi diede un fascicolo e ne nominò l'Autore.

Adesso passato tanto tempo ed io non ho più notizie del mio interlocutore d'allora né dell'Autore dei fogli che seguono e che ho ritrovato rovistando tra le mie carte.

Il lettore potrà vedere quali recriminazioni potessero farsi, sebbene con lo stile più impersonalmente militare, circa il funzionamento della TESTA nei quasi tre anni di guerra che ormai erano trascorsi.

Dopo sette mesi venne il crollo.

#### EVOLUZIONE CONCETTUALE NECESSARIA.

– Da un esame profondo e dettagliato a carattere assolutamente realistico della situazione in cui si trova l'Arma Aerea, sia per il complesso strutturale che per la dottrina d'impiego in rapporto alle forme di guerra in atto ed ai prevedibili sviluppi del conflitto, scaturiscono alcune considerazioni sulle specialità costituenti l'Arma, sulla loro ragion d'essere e sulle loro possibilità, considerazioni che portano, come conclusione, alla convenienza di una revisione dei mezzi, del loro dosamento e dei relativi criteri di impiego.

È nell'ordine normale della evoluzione bellica l'esaminare, dopo anni di guerra combattuta sulla più completa varietà dei fronti, a tutte le latitudini e nelle più varie condizioni di clima, l'opportunità o meno di perseverare nelle consuete forme e insistere in convenzionalismi che la pratica ha ormai ampiamen-

te vagliati. È normalissimo accorgimento tirar le somme per confermare o modificare armamenti e concetti con quella tempestività dalla quale unicamente può attendersi il delinarsi dello squilibrio risolutore dei conflitti.

Sarebbe invero dannosissimo se dalla pratica realtà dei fatti non dovesse trarsi ispirazione per il più idoneo orientamento verso forme razionali e moderne d'impiego e di costruzioni e se i preconetti di qualsiasi natura dovessero ancorare le forze armate a posizioni di inerzia, perché da tali posizioni è assai più facile pervenire all'esaurimento che al sopravvento.

Se l'aver atteso fino ad oggi può anche esser giustificato dalle ventilate possibilità di una breve durata del conflitto, nel quale dovevasi naturalmente tutto gettare, comunque efficiente, l'armamento militare; se l'improvvisato stato di guerra non ci ha consigliati, come poteva consigliarci, all'abbandono di vie tradizionali, che peraltro nessuna precedente campagna aveva del tutto sperimentate, tale eccezionale stato di cose non esclude che oggi, di fronte a dimostrazioni di inoppugnabile chiarezza, i rimedi siano da considerarsi urgenti e debbano per di più giungere in profondità, se si vuol *riprendere, almeno in parte, il tempo perduto*.

Esaminando, senza pregiudizi di sorta, l'evoluzione concettuale della guerra aerea, non soltanto sulla base di studi e di polemiche, ma anche e soprattutto sulla pratica esperienza di tre guerre, si deve convenire come, a venti anni di distanza dalla costituzione dell'Arma, *nessuna fondamentale affermazione di dottrina sia stata emessa dagli ambienti competenti in merito all'impiego delle diverse specialità*. Così com'è uscita dalla passata guerra mondiale, l'Aeronautica si trova oggi sostanzialmente ripartita nelle sue tre specialità «bombardamento, caccia, ricognizione», alle quali sono solidamente connesse le classiche attribuzioni.

Anche quando le correnti ufficiali sembravano attribuire, per esempio, al bombardamento la essenziale ragion d'essere dell'Aviazione, conferendo a quella specialità anche la facoltà di disfarsi della caccia nemica, facendola battere alle basi, alle fonti di produzione e, per i più accesi sostenitori, persino in aria, non si ebbe per riscontro a tale polarizzazione concettuale un adeguato orientamento per le costruzioni; e la caccia mantenne il suo posto di onore, più in virtù d'una specie di timore per le novità che per un vero convincimento.

Anche quando dalla fantasia di qualche studioso scaturì, in contrapposto alla presunzione di sterminio

da parte del bombardamento di quota, l'ideazione di una specialità d'offesa a quota minima, a volo rasente, tutta arditismo, capace di agire con la massima fulmineità e sorpresa, denominata pertanto «aviazione d'assalto», armata di piccole bombe e spezzoni e mitragliatrici in depressione; anche quando gli ambienti ufficiali credettero di riconoscere a tale specialità il diritto a un posto d'onore nella battaglia, la fiducia in essa non sembrò elevarsi a tal punto da avere tangibili ripercussioni nel ramo costruttivo; talché la nuova specialità fu praticamente quasi tollerata, tanto per non precludere la via a chi mostrava di averla a cuore e forse anche per non togliere all'aeronautica italiana il primato di una originalità di cui si parlava anche all'estero con un certo interesse. Mentre da un lato si teneva a magnificare la novità dell'aviazione d'assalto, dall'altra – cioè all'atto pratico – la si considerava quasi come una polarizzazione mentale del suo ideatore e, come tale, da trattare con tutte le riserve. Tanto per non disinteressarsene, si lasciava che i tecnici delle industrie si ingegnassero, quasi privatamente e di loro iniziativa, a progettare, per la specialità d'assalto, qualche tipo di velivolo, che all'atto pratico diede quei modestissimi risultati che infirmarono maggiormente la dubbia fede nella specialità. Per di più una certa stretta relazione di obiettivi e di tattica tra l'aviazione d'assalto e le truppe terrestri contribuì a disperdere ed sterilire le ardite idee nelle solite discussioni se e come la nuova specialità dovesse cooperare con i reparti del R. Esercito. Praticamente non se ne fece nulla.

Lo stesso è accaduto per l'attacco con siluri, i cui primi esperimenti – a detta degli stessi inglesi – sono legati al nome glorioso di Guidoni (1911). Praticamente, in seguito, qualche timida prova e molte discussioni fra Aeronautica e Marina. Risultato nullo.

Del bombardamento a tuffo si parla da non meno di 15 anni.

Queste forme di arditismo, comparse oggi come novità formidabili, hanno avuto da noi sempre il più mite incoraggiamento negli ambienti ufficiali, per il timore, purtroppo alimentato da autorevoli voci delle altre forze armate, di far «salti nel buio».

Dalla guerra etiopica non si poté trarre delle conclusioni comunque tendenti a convalidare o modificare i concetti della guerra dall'alto. Né la guerra di Spagna, nel suo più vasto impiego delle diverse specialità, contribuì a chiarire le idee. E purtroppo neanche sulla guerra attuale si è creduto finora di precisare le cose, se si escludono le tardive apparizioni degli aereo-

siluranti e tuffatori, specialità per le quali si utilizzano velivoli di vecchia ideazione bombardiera e velivoli tedeschi.

Così, di anno in anno, di guerra in guerra, non si provvide che al continuo rinnovamento dei materiali per le classiche tre specialità, con caratteristiche progressivamente più spinte. In sostanza la tecnica faceva dei progressi, ma la dottrina d'impiego si era fermata alle vecchie concezioni della passata guerra, sempre e semplicemente in attesa di nuovi velivoli, obbedienti però fedelmente alla stessa mentalità.

I nuovi indirizzi non erano che nuovi gradini delle qualità tecniche, da raggiungersi nel termine di due o tre anni, tempo necessario dalla emanazione delle nuove direttive alla realizzazione dei nuovi velivoli.

Questo sistema centrale ha naturalmente regolato anche l'industria, e non è a dire che le ditte non abbiano lavorato con ammirevole lena e con alto senso di responsabilità, attraverso difficoltà gravissime, specialmente nei riguardi delle materie prime e delle maestranze specializzate, quelle purtroppo scarse, queste non abbondanti e soggette agli obblighi e contrattamenti della mobilitazione.

Le industrie si sono letteralmente prodigate, con alto senso patriottico; ma naturalmente non potevano sopperire alla pigrizia della dottrina d'impiego. Esse han tenuto onorevolmente fronte agli ordinativi, affrettandosi, ogni qual volta si approssimava l'esaurimento delle commesse in corso, a denunciare i pericoli di inattività con tutte le prevedibili conseguenze economiche della disoccupazione; al che sistematicamente si rimediava forzando, dove possibile, e, anticipando con criteri di larga previsione numerica le ordinazioni nuove, possibilmente incoraggiate e giustificate da qualche sensibile miglioria tecnica delle macchine e dei relativi armamenti.

Il rendiconto dei successivi esercizi finanziari si è così basato più che altro sulle situazioni numeriche, e in base alle medesime situazioni si è naturalmente creduto di regolare l'apprezzamento sulla bontà delle amministrazioni.

Non intendo con tale asserzione denunciare la colpa di chicchessia, bensì precisare come colpevole sarebbe, in qualsiasi tempo, quel Capo responsabile che, nella chiara visione di quel che è avvenuto in precedenza, ritenesse più comodo o comunque meno rischioso lasciar andare le cose come sono.

Sarebbe idealmente desiderabile attendere un periodo di raccoglimento e di nuova preparazione per effettuare e dare adeguato sviluppo a tutte le innovazioni



suggerite dall'esperienza della guerra; ma nessuno può sognare una simile possibilità mentre un conflitto, decisivo per la sorte dei popoli, preme con le sue molteplici e inderogabili esigenze. Devesi dunque provvedere egualmente e celermente, evitando, come si può, ogni crisi di trasformazione, ma senza indugio e soprattutto *senza alcun riguardo che non sia pienamente giustificato* dallo scopo unico per cui si combatte: il conseguimento della vittoria.

All'inizio della guerra attuale l'esperienza passata non autorizzava a prevedere quali sarebbero state le forme più idonee d'impiego, specialmente dell'impiego offensivo, tanto più che, all'infuori del classico bombardamento in quota, tutto il resto andava appena delineandosi come novità di dubbia convenienza e soprattutto di dubbio adattamento al materiale esistente. La stessa guerra aerea in sé non si sapeva esattamente quale peso avrebbe esercitato nei principali e particolarissimi settori della guerra nostra: il mare e il deserto.

Ad un primo periodo di ambientamento e di incertezza non tardò a seguire però il delinearsi di forme concrete, attraverso le quali si ebbe agio di sperimentare a fondo e su vasta scala le possibilità del materiale e il rendimento del suo impiego secondo le forme classiche, per le quali, se non proprio egregiamente preparati, eravamo sufficientemente orientati.

**LE DEFICIENZE DEL BOMBARDAMENTO IN QUOTA.** – Uno dei primissimi obbiettivi che la nostra guerra ha offerto all'Aviazione è la nave da guerra, raramente isolata, il più delle volte in formazioni offensive o in formazioni di scorta a convogli di navi trasporto. Contro tale bersaglio, normalmente difeso da formidabile sistema contraereo, il bombardamento in quota, largamente praticato nella guerra di Spagna quasi esclusivamente su navi alla fonda, ha dato qualche risultato, non adeguato però alle aspettative. *Si è constatato che anche le formazioni aeree fitte, mentre offrono maggior bersaglio, risultano insufficienti per la scarsa probabilità di colpire dalle alte quote*, specialmente navi in movimento destramente manovrate in virtù del tempestivo apprezzamento della direttrice di attacco e della facile osservazione delle bombe all'istante dello sgancio, salvo particolari casi di parziale copertura del cielo, nei quali però anche il puntamento degli aerei si presenta alquanto problematico. Alcune documentazioni fotografiche di bombardamenti in quota stanno a testimoniare il conseguimento di rose centratissime, *non però sulle*

*navi, bensì dove le navi si sarebbero trovate qualora non avessero variato la velocità e prontamente accostato durante la caduta delle bombe.* Per giustificarsi un tale risultato basta pensare che le bombe, rilevabili normalmente alla semplice osservazione binoculare, si staccano dal velivolo con una velocità di caduta zero, impiegando per tutta la traiettoria un tempo che per quote comprese dai 2.000 ai 5.000 metri oscilla mediamente dai 21 ai 34 secondi, il che consente alla nave di sottrarsi facilmente agli effetti del tiro, effettuando brusche manovre sulla velocità (acceleramenti e rallentamenti) e rapide accostate, comodamente regolate sulla direttrice di attacco degli aerei.

Le speranze dell'attaccante risiedono nel gran numero di apparecchi, coi quali egli cerca di battere nel medesimo istante una vasta zona; ma in quasi tutti gli scontri con navi il numero dei velivoli attaccanti da alta quota si è dimostrato egualmente esiguo per consentire un effetto decisivo.

Vi è poi il problema della bomba, la cui probabilità di colpire è in ragione inversa del peso, nel senso che a bomba singola o gruppo di bombe di grosso calibro converrebbe sostituire il corrispondente maggior numero di piccole bombe, se non vi fosse contrapposta l'altra gravissima questione dell'efficacia della singola bomba come effetto penetrativo ed esplosivo, per cui la più piccola riduzione del calibro porta alla decisa rinuncia a battere navi di una certa importanza.

Fattori contrastanti, dunque, come in tutti i problemi delle armi. Ma l'Aviazione non può adagiarsi sulla comoda conclusione di equilibrio fra attacco e difesa, e – nella completa assoluta dedizione dei suoi uomini – scopre la ragione dei mancati colpi che pur costa tanto sacrificio e non esita a denunciarla coraggiosamente, *anche se deve abiurare a dottrine di ineccepibile rispetto.* Orbene, la ragione principalissima della scarsa efficacia del tiro in quota risiede nei *vecchi criteri* derivati dal classico concetto artiglieresco delle zone battute, del per cento dei colpi e delle ondate in formazione, concetto per noi combattenti tanto sorpassato quanto *ancora caro agli studiosi della balistica aerea fondata sulla innumerevole disponibilità di velivoli e di bombe.*

L'aviatore, nella sua realistica mentalità e nella ferrea sua decisione, trasporta il problema balistico nel campo dell'arditismo, ricorrendo all'adozione di forme nuove, che partono dal postulato – tipicamente aviatorio – che l'arma, bomba o siluro che sia, non dev'essere lanciata contro il nemico, ma portata *addosso al nemico, con la matematica certezza di colpirlo.*



L'offesa dell'aeroplano deve essere come quella del sommergibile: a colpo sicuro. Le perdite percentuali dell'Aviazione sono talmente gravi, in velivoli e personale, che non è assolutamente consentito di indugiare in forme di rendimento aleatorio. E la nostra aeronautica dispone di uomini arditissimi, che non hanno tempo da perdere, bramosi come tutti sono di colpir nel segno a qualunque costo.

Col bombardamento in quota si è pervenuti al *controsenso che il miglior bombardiere è quello che, una volta scelta la direttrice di attacco, se ne resta impassibile* sotto l'infernale reazione dei cannoni e delle mitragliere delle navi e sotto le rabbiose falciate dei velivoli da caccia, cui contrappone come può il tiro in torretta, preoccupandosi quasi soltanto di ben calcolare il tiro di caduta. Lo stesso comandante di una formazione di bombardieri in rotta di attacco non è che la rigida punta di un cuneo indeformabile, e come tale, vulnerabilissimo. Si è così pervenuti alla definizione del più gran valore del bombardiere attraverso la rinuncia della più bella caratteristica di un'arma; la manovra. E questo controsenso dell'arte bellica doveva essere sancito – ironia delle cose – dal mezzo bellico tipicamente manovriero; l'aeroplano! L'Aviazione, l'arma che ha in sé tutte le attitudini per agire di sorpresa e di agilità, sacrifica, col bombardamento in quota, l'una e l'altra delle sue peculiari virtù, presentandosi al nemico in formazione di parata, tanto più apprezzata quanto più regolare nella figura e nell'andatura. Il vero ideale per un bersaglio! Per di più l'azione di comando, durante i lunghi minuti di attacco, non esiste, perché il comandante si trova ad aver già esaurito il suo compito, in quanto *la più alta espressione dello addestramento sta nel non modificare la decisione presa e nel mantenere imperterriti la rotta in formazione, mentre il bersaglio invece – strano contrasto di attitudini – evoluisce comodamente.*

Anche nei riguardi della capacità di colpire, la formazione non partecipa della somma delle singole capacità dei gregari, bensì della sola probabilità che il bersaglio incappi nella rete dei colpi, il più delle volte isolatamente non micidiali.

Con ciò non intendo negare al bombardamento in quota la sua assoluta ragion d'essere, potendo tale specialità avere in determinate situazioni e per determinati bersagli la più grande efficacia; intendo soltanto chiarire una questione di economia e di rendimento, questione importantissima per chi non disponga di mezzi a spreco. Una macchina perfettissima che fosse dotata di tutti gli impianti più moderni e più inge-

gnosi e fosse condotta da personale addestratissimo ai problemi della navigazione e del tiro, sarebbe senza dubbio la macchina ideale; ma, a parte l'attuale insufficienza delle pur complesse installazioni, per cui ancora il volo di notte e nelle cattive condizioni atmosferiche presenta serie contrarietà, e *il tiro di caduta da alta quota non è cosa praticamente risolto né risolvibile come si è visto con la promessa di premi vistosi all'atteso ideatore del traguardo miracoloso*, bisogna tener conto delle difficoltà di rimpiazzare siffatti costosissimi velivoli e i relativi equipaggi, di faticosa e lunga preparazione, specie quando la fornace voracissima della guerra li assorbe in notevole numero.

LE FORME DI OFFESA AEREA FINORA TRASCURATE. – Di fronte a queste constatazioni, dovevano farsi necessariamente strada nuove forme di attacco a carattere di maggiore arditismo e più aderenti alle caratteristiche del nuovo mezzo aereo.

È certo che ad una relativa sicurezza che offre l'alta quota corrisponde una modesta probabilità di collocare la bomba sul bersaglio. Scendendo a quota minima, non vi è dubbio che la probabilità di colpire assume valori assai più grandi; maggiore è naturalmente anche la probabilità della perdita del velivolo. Fra i due sistemi vi è tutta una gamma di possibilità. E la scelta, che non può essere assoluta, né può obbedire ad una norma costante, dipende da molti fattori, fra i quali primeggiano la natura e vulnerabilità dell'obiettivo, le caratteristiche del velivolo (velocità, maneggevolezza, carico esplosivo, armamento difensivo) e l'animo del personale.

A troncare il carattere aleatorio del bombardamento in quota sono apparsi sul campo di battaglia i *bombardieri a tuffo* e i *velivoli siluranti*. La fortuna arrisa a queste due forme di attacco ha dato luogo ad una concreta, efficacissima esperienza che il bombardamento di quota non si è creata in molti anni di vita. Il volo a tuffo, specialmente contro navi trasporto, e il lancio di siluro contro qualsiasi nave, mercantile e da guerra, hanno dato e continuano a dare risultati brillanti.

Si pensava una volta al solo bombardamento in quota, poiché avventurarsi a volo quasi radente e puntare al traverso della nave da guerra era considerato follia. I tecnici della marina asserivano con fermezza che nessun velivolo sarebbe uscito a salvamento e neanche avrebbe lanciato a distanza utile il siluro sotto il tiro delle innumerevoli armi di bordo. *Calcoli di presunta inoppugnabilità tennero piuttosto*

*in prudenza le decisioni e purtroppo anche gli incoraggiamenti a studi ed esperienze di aerosiluramento.*

La pratica ha oggi invece dimostrato che *non sono le armi delle navi che fermano gli aviatori*, salvo la ragionevole percentuale esistente in tutte le forme di lotta, bensì piuttosto gli aerei. Talché nessuna nave può oggi considerarsi sicura senza una adeguata difesa di aerei, specialmente in mari ristretti, ove l'aggressione nemica dall'alto segue a pochi istanti dalla facile individuazione. La nave da battaglia, la regina del mare, il cardine della potenza navale, oggi è facile preda dell'aereo silurante, di un mezzo bellico cioè di costo enormemente minore, dell'ordine di uno o due millesimi al massimo. Talché non si concepisce oggi una nave da battaglia che si allontani dalle sue basi e si approssimi a quelle nemiche senza una robusta protezione di navi portaerei, perché soltanto le difese aeree possono seriamente contrastare gli attacchi provenienti dal cielo. *È questa la grande verità*, dalla quale deriva l'apparente paradosso che l'unica nave da guerra che può oggi navigare con relative sicurezza nelle prossimità del nemico è la nave portaerei.

L'affondamento della Bismark fu dovuto in modo prevalente all'azione aerea, sia per l'avvistamento sia per il primo attacco silurante, che ne determinò quel fatale rallentamento del quale profittarono a loro agio i cannoni e i siluri navali. La fine della Repulse e della Prince of Wales, per ammissioni degli stessi inglesi, oltre ad essere opera esclusiva dell'Aviazione, fu dovuta all'assenza della protezione aerea, inchiodata sugli aeroporti della Malesia dall'Aviazione nipponica. E il passaggio della squadra navale tedesca attraverso la Manica, con un percorso di 600 miglia, di cui 400 in zona battibile, costituisce – a detta degli stessi inglesi – l'occasione più favorevole che siasi ed essi offerta dall'inizio della guerra e della quale non han saputo profittare.

La enorme capacità offensiva del velivolo sul mare, questa potenza contronavale fino a ieri sconosciuta al punto di dubitare che velivoli senza scafo potessero anche semplicemente avventurarsi in mare aperto, è quella che oggi sembra dominare sulle sorti della guerra, anche nel campo navale.

Nel campo terrestre l'Aviazione ha già offerto molte prove di potenza nel combattimento. Ed anche contro carri armati, contro questi mezzi potentissimi che han predominato in Europa e nell'Africa settentrionale in quasi tutte le battaglie, si sono avuti tangibili risultati e non è stata detta ancora l'ultima parola.

Non è dunque del tutto infondata l'asserzione che l'aeroplano è destinato a battere tutte le armi. È certo che la vittoria ha finora accarezzato chi ha avuto maggior fede nell'arma nuova. Se da noi le previsioni non sono state concordi al cento per cento desiderabile, è altrettanto vero che l'avvenire giudicherà le previsioni di oggi come noi oggi giudichiamo le previsioni del passato.

**LA CACCIA MISCONOSCIUTA.** – Una delle più interessanti constatazioni della guerra attuale è quella della indispensabilità di una fortissima massa da caccia, la cui presenza consente, a chi ne è provvisto, non soltanto di agire liberamente con le forze aeree, navali e terrestri, ma di controllare e dominare, in maniera inequivocabile ed oltre ogni più favorevole previsione, il libero impiego delle corrispondenti forze nemiche.

Nel periodo, al quale si è già accennato, in cui sembrava doversi tutto orientare verso la costruzione di velivoli da bombardamento, si mantenne in linea per la caccia un generoso biplano, col quale i nostri cacciatori si affermarono brillantemente nella guerra di Spagna. *Imperava tuttavia il convincimento ufficiale che la specialità caccia dovesse considerarsi come accessoria in una eventuale guerra futura a carattere integrale*, poiché anche alla guerra di Spagna si volle attribuire caratteri particolari.

*Si deve all'accennato timore per le novità se la caccia non fu allora alienata.* Nella breve campagna italo-francese e fin sulla Manica, in incursioni offensive sull'isola britannica e a scorta di formazioni bombardiere nostre e tedesche, mantenne fede alla sua delicata missione un derivato di quel glorioso biplano, più che di armi armato dello spirito dei nostri cacciatori.

Fu così che, pur nel tenue interessamento per la specialità, nessuno in pratica osò ritenere superflua la caccia. *E fu gran ventura se il dramma del primo anno di guerra, tra gli agguati della terra, del mare e del deserto, nel dar l'allarme sulla indispensabilità della caccia in tutte le operazioni, aeree e non aeree, non ci trovò completamente disarmati.*

Parlare di scorta diretta alle formazioni da bombardamento costituiva, prima della dura esperienza, un penato gravissimo, in quanto *le idee dominanti negli ambienti ufficiali erano per il bombardamento autonomo, non curante dei presidi del cielo.* È bastata la comparsa di alcune saette folgoranti, a sbarramento della via ai bombardieri, per rimettere il problema della

caccia in primissimo piano; è bastata la presenza di una nave portaerei e di un certo numero di velivoli da caccia a difesa delle basi nemiche per rendere indispensabile la scorta ai bombardieri ed ai ricognitori.

L'apparecchio da caccia, velivolo tipicamente difensivo, si è poi dimostrato, per le sue stesse caratteristiche di combattività, talmente aderente alle forme nuove di arditismo offensivo, che queste, pur essendo di competenza specifica delle categorie attaccanti, possono, almeno professionalmente, considerarsi come derivazioni addestrative della caccia. Ed è tale la fiducia oggi riposta in queste nuove forme di assalto, che lo stesso tipo di apparecchio da caccia sopra accennato, che si contava di passare completamente alle scuole, perché superato da altri tipi, è stato riconfermato all'onore della linea, per l'utile impiego come bombardiere leggero a tuffo.

**LA RICOGNIZIONE E I SUOI GRAVAMI.** – Nella attuale guerra abbiamo potuto constatare come i velivoli da ricognizione abbiano potuto agire e possono agire, e a prezzo di grave rischio, soltanto sulle prime linee o poco all'interno, sempre approfittando della protezione diretta o indiretta della caccia. Il cielo della battaglia è unico ed è continuamente solcato dai velivoli da caccia e non esistono prerogative di immunità per velivoli che siano da meno nel confronto con i cacciatori.

Nella passata guerra era invalsa l'abitudine di commisurare la scorta alla entità dei velivoli da scortare, come se si trattasse di un ordinario servizio di accompagnamento. La pratica ha oggi insegnato che la scorta deve invece adeguarsi al prevedibile contrasto della caccia nemica.

Ne deriva che, considerato l'impiego a massa che generalmente il nemico fa della sua caccia, la protezione di un solo ricognitore esige almeno l'impiego di un gruppo di scorta, il che non è possibile senza incorrere in un enorme logorio di mezzi e di personale.

Per tale motivo si è preferito fino ad oggi praticamente affidare le ricognizioni a più lungo raggio a velivoli bombardieri ed anche cacciatori, lasciando ai velivoli da ricognizione le missioni più vicine, prevedibilmente non soggette a scontri aerei, come ad esempio la sorveglianza costiera antisommergibili in collaborazione con la Marina.

Lo stesso deve dirsi per la ricognizione marittima che ha dovuto fatalmente lasciare il posto, nella ricognizione strategica e in genere nell'impiego di altura, ai velivoli bombardieri e siluranti, di più elevate

caratteristiche, conservando invece, con un dispendio non giustificato né dalle possibilità né dai risultati, le sue forme più modeste di vigilanza foranea e costiera.

**UN CONCETTO INGIUSTAMENTE DERISO: IL VELIVOLO BUONO A TUTTO.** – Di fronte all'impiego poco redditizio dell'aviazione da ricognizione, sta la *valorizzazione pratica di alcune specialità finora trascurate o considerate come accessorie nell'impostazione di ogni problema aeronautico di anteguerra*: caccia di scorta – caccia notturna – caccia a lungo raggio – aerosiluranti – bombardieri a tuffo – assalto; forme nuove e di altro rendimento, per realizzare le quali urge la revisione delle vecchie idee in tema di costruzioni e di relative distribuzioni.

L'industria si avvantaggia della maggiore possibile unificazione dei tipi.

D'altra parte uno dei più evidenti e spiccati attributi dell'arma aerea, nonostante la tendenza alla specializzazione, è il carattere di versatilità. Rinunciare a questa prerogativa, spingendo cioè ed isolando al limite massimo la specializzazione, equivale a seguire un sistema che può anche presentare qualche vantaggio ma che è certamente antieconomico e presenta altresì, per i tipi non caccia, il gravissimo inconveniente della scarsa capacità di difesa contro gli attacchi della caccia nemica. Ond'è che, nei limiti della possibilità, bisogna evitare la tendenza verso specializzazioni che non siano indispensabili e che non abbiano, fra le doti essenziali, la idoneità a sostenere o sicuramente evitare il confronto con la caccia.

Se per le due specialità fondamentali, caccia a bombardamento, tra le quali peraltro sembrano prender posto di preferenza quelle specialità medie alle quali si è sopra accennato, si può anche ammettere la distinta coesistenza di macchine a caratteristiche estreme, che rappresentino la quintessenza delle specifiche doti spinte al massimo delle possibilità, non sembra doversi lo stesso ammettere per la specialità da ricognizione, sacrificando preziose risorse per la costruzione di macchine destinate al semplice servizio ausiliario. Una macchina, costruita essenzialmente per la missione esplorativa, avrà certamente le sue caratteristiche esaltate al massimo grado; ma l'incontro di un tale velivolo con la caccia nemica non può che tradursi in «sacrificio» se l'esploratore non ha una sicura possibilità di sottrarsi al combattimento.

La specializzazione è una gran bella cosa, quando però il velivolo specializzato non sia costretto, malgra-



do ogni sua intenzione contraria, a sostenere un contrasto per il quale non ha attitudine.

È questo il gravissimo imbarazzo delle specializzazioni, alcune delle quali, senza dubbio eccellenti se considerate isolatamente, si dimostrano meschine al confronto di altre, capaci di costringerle al duello.

In attesa che questo carattere di multiplo impiego possa avere la sua progressiva applicazione mediante macchine che la genialità dei costruttori riuscirà certamente a realizzare, occorrono direttive tendenti a realizzare il massimo aggruppamento delle specialità nel più ridotto numero di tipi. Si prevede, per esempio, un tipo unico di velivolo di media potenza, raccolto, di scarso ingombro, bimotore, con equipaggio costituito al massimo da due o tre uomini, impiegabile indifferentemente per caccia lontana, caccia notturna, assalto, bombardamento in picchiata, siluramento, ricognizione. Un tale velivolo assumerebbe il nome di «velivolo da combattimento».

Distinte da questa specialità, almeno per ora, si vedrebbero coesistere le seguenti altre: caccia classica da alta quota, bombardamento normale e bombardamento pesante, bombardamento a tuffo, trasporto.

CONCLUSIONE. – Fin qui (con aggiunti i titoli dei paragrafi e con pochissime omissioni) i fogli che quella sera mi fu concesso di leggere; credo che il loro Autore non ebbe che mediocre accoglimento; certo però che le stesse idee sugli stessi argomenti erano state per vent'anni oggetto di discussioni infruttuose, e chi aveva osato esporle era stato condannato all'ostracismo più duro, ed anche al vilipendio da parte di qualche lanzicheneco al quale, forse in premio, il «libro dei sogni» è stato straordinariamente propizio.

Purtroppo è giunto il Sabato, ma Dio questa volta nelle sue imperscrutabili decisioni non ha ancor ritenuto opportuno di pagare.

#### TRA I LETTORI E NOI LA VERITÀ PER APPROSSIMAZIONI SUCCESSIVE

Chi vi parla è «Stilo»! Perdonate a questo vostro amico «non americano» l'oltreoceanica formula di presentazione, cui ricorre al solo scopo di ricondurvi, col più ristretto numero di parole, al trafiletto augurale dal titolo «buon viso a buona intenzione» inserito a pag. 65 del primo fascicolo di nuova serie della *Rivista Aeronautica* (gennaio – marzo 1945). Nel modesto articolo io deploravo l'eccessivo «pianto»

sulle sciagure passate, nonché il «pavoneggiamento» di sentenziatori che sbucano da ogni parte e il furtivo «sgattaiolare» di vecchi «marpioni» camuffati da agnelli o addirittura da patrioti e... tutto il dilagante e divertente «giuoco dei quattro cantoni». Raccomandavo la calma, la compostezza, la serenità e la maggiore possibile ponderazione e dignità nella denuncia del torto altrui, sì che il benefico frutto non imputridisse attraverso l'infezione del germe del livore e della vendetta personale. E naturalmente rimango attaccato alla mia opinione e torno oggi a fare la stessa raccomandazione, anche se l'abituale amore per la verità e un certo ostinato spirito battagliero mi spingono, per altro verso, a plaudire al chiarissimo «Pertinace», che a pag. 27 del secondo fascicolo (aprile 1945) sostiene esser «la recriminazione giovevole al bene comune e doverosa la dimostrazione che non tutti fummo ottusi o malvagi». «Spronare le pavidie riluttanze, smascherare l'omertà dei monopolisti». D'accordo: «individuiamo pure tra di noi chi si è reso responsabile d'insipienza e d'egoismo, di inerzia e di profittazione», ma non dimentichiamo che tali denunce vanno convogliate a chi di dovere e con tanto di firma e di prove da parte di chi le muove. Ma sì! Vogliamo tutti «ancora volare e solcare i cieli del mondo» e far tutte quelle belle cose che l'ottimo e vivacissimo Pertinace ricorda con giusta nostalgia. «Scriviamo pure! Documentiamo! Rievochiamo! Precisiamo!».

Su una cosa soltanto insisto, per carità: guardiamoci, in tanta lena, dall'imitare il gesto di Don Savério predicatore, il quale, mostrando nella penombra del pulpito le piaghe di Cristo e lo sgorgare del divin sangue e attribuendo ai fedeli la colpa di ogni singola trafittura, avvicinava così esageratamente il cero acceso alle martoriato carni del Redentore da provocare in uno dei contadini presenti la nota esclamazione:

*«scherzate, don Savé, co' sta fiammella;  
basta che poi,  
bruciano ar Cristo pure le budella,  
nun state a di' che semo stati noi!»*

E il gesto del predicatore – non spiaccia all'amico Pertinace – sembra davvero far capolino nella seconda colonna della sua colorita «sveglia». In ogni modo nessuno di noi intende arrestare la marcia del vero. Ed io personalmente, che senza ombra di specifica accusa son tirato in ballo nell'ultimo periodo del simpatico componimento, posso assicurare, se pur Pertinace non dovesse personalmente conoscermi, che non ho,



non ho mai avuto, né mai avrò peli sulla lingua. Quest'aria di libertà che finalmente respiriamo ci consola tutti, come non avremmo mai osato sperare. E quando, a mo' d'esempio, nel terzo fascicolo (maggio) siamo invitati ad assistere al processo della verità sulla sciagura polare, che ogni vero italiano ha pianto assai più che non condannato, quando «Aviarcà» nel vibrante articolo che io consiglio di leggere «Verità, figlia del Tempo» (pag. 113 del primo fascicolo) col pretesto di una recensione al libro del Generale Nobile ci offre una chiara e suggestiva esposizione di sacrosanti principî morali, denunziando «brutture e birbonate» erette a sistema e che tanto lutto individuale e collettivo cagionarono alla compagine aeronautica, come purtroppo a quella di tutti gli organismi statali, noi sentiamo un particolare godimento, non di morbosa curiosità e recriminazione, ma per il solo fatto che prima di morire (e la nostra condanna sembrava davvero a vita) possiamo finalmente dar libero sfogo al nostro pensiero, anche se un dubbio ancor ci rimane, sulla attendibilità che dal prevedibile scalpore debba venir fuori la verità assoluta, anche se non ci convincono, per esempio, certi confronti di annuario che l'Aviarcà ritiene di fare a sostegno della propria tesi, sulla base delle provenienze degli alti gradi nelle diverse epoche dello stesso sciagurato ventennio.

La verità assoluta, almeno a mio modo di pensare, non esiste; cioè esiste soltanto alla condizione pirandelliana «così è, se vi pare», in quanto, specie nel campo degli apprezzamenti, la verità è del tutto relativa e soggettiva. È tuttavia assicurato che, nella maturazione del nostro pensiero, la libera opinione avvia gli argomenti a quella specie di approssimazione successiva dalla quale ognuno trae, per proprio conto, motivo di convincimento e di fede. È necessario però – e questa voleva essere la mia raccomandazione – che la libera esposizione delle proprie idee e dei propri apprezzamenti sia subordinata alla più rigida osservanza del buon costume e del rispetto per le opinioni altrui. La Libertà non è furia ardente che agiti e scuota fiaccole fiammanti e ancor meno idolatria per i pugnali; essa è figlia prediletta e seducente della Natura, emanazione e dono della Divinità, onde l'uomo trae la sublime facoltà di scoprire il Vero, servendosi della ragione e non della violenza. Se è vero che il fascino della libertà esalta l'animo, bisogna ben guardarsi che esso non spinga a dannose manifestazioni della passione. Sia dunque consentito a «Stilo» di preoccuparsi del necessario arredamento di buona

educazione per accogliere e mantenere degnamente in casa nostra questa rispettabile signora: la Libertà.

Avevo già scritto queste poche righe quando mi capitò sott'occhio l'articolo «Un utensile a tre punte» di Captivus, a pag. 5 del terzo fascicolo della *Rivista Aeronautica* (maggio), che mi riporta all'altro articolo dello stesso autore «Le ali e la testa» a pag. 19 del secondo fascicolo (aprile) che non avevo ancora letto. Si tratta di un puro caso, di una pura coincidenza, ma che mi offre materia per esemplificare e concludere sull'argomento di questo mio secondo scritto.

Leggo dunque distrattamente e a salti l'articolo «Un utensile a tre punte». Mi soffermo inconsapevolmente come preso da un'automatica attrazione. Rileggo con più attenta continuità; vado un po' indietro... e mi sembra di aver già letto; il discorso fila alla mia mente come se scaturito fosse dalla mia stessa immaginazione. Ma non vi è dubbio! È cosa a me ben nota! È mia composizione, addirittura! E allora mi diverte e mi appassiona lo stile arguto e allettante della presentazione e ringrazio la Provvidenza di aver menato quello scritto in degne ed esperte mani. Come può essere avvenuto, non so neanche immaginarmi.

È dunque «Stilo» che vi parla! Non dal nuovo, ma dall'ahimè quanto vecchio e malconcio suo mondo! Mi onora, dunque, la coincidenza dei due episodi: quel che mi pone di fronte al battagliero Pertinace e quel che mi presenta alla esposizione garbata, ma anche tacitamente e benevolmente laudativa, del buon Captivus. Leggo fino in fondo, questa volta d'un fiato; e poi leggo «Le ali e la testa» del fascicolo di aprile. Identica speculare impressione, nuova fedele immagine. La meraviglia e la soddisfazione si conciliano in una mia unica emozione. Mi sento però scoperto e penso che debbo ormai «costituirmi». Per ambizione? Neanche per sogno! Se mai per un senso di responsabilità, pensando che quello scritto è preso di getto, direi integralmente, come del resto viene onestamente presentato, da una relazione ufficiale di Stato Maggiore. E poiché quelle idee e quei concetti non ci dispiacciono, oggi specialmente che la dura e mortificante esperienza sembra averli confermati in pieno, permettete a «Stilo», a quei che sembra il conciliante «Stilo», di chiedervi se in quella relazione ufficiale si fa proprio mestiere di rinunzia e di acquiescenza!! Io profusi tutta la mia buona volontà e qualche peregrina idea di rinforzo e di colore a quello scritto che riporta esattamente il pensiero del Capo di Stato Maggiore dell'epoca. Trattandosi di documento allora segreto, mi preme ancor oggi precisare, a chi dovesse

meravigliarsi della inattesa pubblicazione e soprattutto a chi a suo tempo vi appose la firma come responsabile ideatore e patrocinatore di quei concetti, che non da me proviene tale pubblicità. Non che vi fosse alcunché di male nel render noto quello scritto, che anzi rivendica all’Aeronautica l’onore di aver saputo dire (modestia a parte, in buon italiano e attraverso la più alta personalità dell’Arma) cose piuttosto dure ma sostanzialmente veritiere. Talmente dure e veritiere che lo scritto (e qui mi decido a parlare io) andò a finire, dopo i consueti bofonchiamenti di rito, nel macero della segreteria dell’allora Capo del Governo.

Quella relazione ufficiale (che è poi tutt’una, anche se il Captivus ce la presenta spezzata in una relazione propriamente detta e in un opuscolo di immaginario altro autore, felicemente connesse le due parti dalla elegante discorsa della «Vittoria di Samotracia»), quella relazione ufficiale – e questo è importantissimo e non può essere taciuto – rimonta ai primissimi mesi del 1942. Questa precisazione è oltremodo opportuna per l’apprezzamento che il Captivus fa e che i lettori sono indotti a fare sulle «Teste» che fino a quel giorno van considerate come responsabili della preparazione. Questa precisazione è altresì doverosa, perché non si persista, con comoda e semplicistica cocciutaggine, nel dire che nessun diretto collaboratore dell’ex duce, Capo del Governo e purtroppo delle forze armate, gli abbia mai svelato la verità. Una lunga lettera di accompagnamento, stilata di pugno dell’allora Capo di Stato Maggiore, conferiva una maggiore ed esplicita chiarezza alla conclusione che in definitiva affermava che, se la guerra non si fosse comunque risolta entro il 1942, doveva considerarsi, dal confronto numerico e potenziale delle aviazioni, pur tenendo conto del complesso tripartito, assolutamente compromessa per la primavera successiva ai nostri danni.

La relazione fu presentata in Africa, se non erro, in quell’infelicissimo momento nel quale la cromatissima spada dell’Islam urgeva al monumentale ornamento della candida cavalcatura del dominatore [cioè di Mussolini, che dopo l’avanzata di El Alamein avrebbe voluto entrare a cavallo in Alessandria d’Egitto – N.d.C.]. La relazione trattava argomenti tutt’altro che trascurabili, ma...

*a che valea parlar di funerale  
in pieno carnevale?*

Incoraggiato dal tono libero che sta prendendo e che vogliamo ardentemente augurare in avvenire alla

*Rivista Aeronautica* (diversamente non sapremo che farcene), ho voluto dare in pasto agli amici lettori queste noterelle precise, che spero contribuiranno efficacemente, con il loro sostanziale significato, alla discriminazione, almeno mentale, delle responsabilità spettanti ad ognuno nel quadro delle nostre sciagure. I punti fermi non debbono dispiacere nello sdruciolevole, viscido sentiero nel quale siamo purtroppo costretti a marciare. Ci stiamo abituando a non meravigliarci che della nostra sola meraviglia e a tener per certo che il primo titolo di presentazione dei filibustieri di ieri è quello di benemerito della rivoluzione antifascista. La opinione pubblica ha peraltro ereditato dalla disonesta propaganda pseudo repubblicana un confusionismo sconcertante nella ripartizione delle responsabilità della disfatta. E il tormentoso processo che ha messo a soqquadro gli ambienti militari sembra spesso scivolare sul medesimo programma fascista, che era quello di dimostrare che la guerra si è perduta perché la si è fatta male e non piuttosto e precisamente e semplicemente perché non la si poteva e non la si doveva assolutamente fare. E si perde frequentemente anche di vista che le inevitabili disastrose conseguenze furono inasprite da una procedura armistiziale che, a distanza di quasi due anni, non ci ha ancora totalmente convinti.

Il sistema matematico delle approssimazioni successive dissiperà un giorno, vogliamo sperare, anche questo velo.

E la verità, che si identifica – almeno così ci dicono – con la giustizia, farà finalmente la sua trionfale e indileguabile apparizione.

#### L’ITALIA NON NE HA COLPA

*«L’idea che la formidabile arma fornita dall’aeroplano potesse risolvere rapidamente, con minore spreco di mezzi e di vite, e quindi, non ostante ogni atrocità, più umanamente un conflitto armato, era sorta e si diffuse già durante la precedente guerra mondiale, sotto l’impressione della lenta e sanguinosa lotta d’usura stabilitasi con l’irrigidimento dei fronti: sembrando che con l’aeroplano, capace di aggirarli verticalmente, si potesse arrivare allo scopo di spezzare la resistenza nemica, risparmiandosi la fatica di sfondarli orizzontalmente».*

*«Tropo tardi per essere praticamente applicata, prima che la guerra 1914-18 con i mezzi normali prendesse fine, l’idea di spostare l’azione cruenta dai campi di battaglia fra armati, al territorio nemico sulla popolazione inerme,*

*è stata provata a fondo nella guerra 1939-1945; dopo che, nell'intervallo fra le due, era stata teoricamente vagliata a discussa da militari e profani attraverso una ricchissima letteratura, alla quale l'Italia contribuì in modo preminente, sostenendone generalmente, o meglio ufficialmente, la sua accettazione».*

*«Invero l'Italia, sia per il fatto d'aver col generale Giulio Douhet prodotto l'apostolo più appassionato ed il teorico più conseguenziario di questa dottrina di guerra aerea, che da lui prende appunto il nome, sia per il fatto d'aver col Governo fascista tale dottrina ufficialmente adottata per la propria Aviazione, porta forse più d'ogni altra nazione belligerante, la responsabilità morale per la creazione del clima psicologico, favorevole allo scatenamento del terrorismo aereo nell'attuale conflitto. E ciò, anche se poi, all'atto pratico, essa, che per bocca dei suoi rappresentanti ufficiali ed organi responsabili ne aveva auspicato e promossa la dottrina, vantandola un nuovo primato degli italiani, da aggiungere a quelli a suo tempo elencati da Vincenzo Gioberti, non fu, effettivamente, per mancanza di mezzi, in grado di attuarlo. Al contrario, altri Paesi d'Europa e d'America, che per bocca dei rispettivi rappresentanti ufficiali ed organi responsabili l'avevano in precedenza solennemente deprecata e condannata come indegna di loro stessi, finirono, trovandosi in ampio possesso dei mezzi suddetti, col metterla in pratica sulla più vasta scala. Ironie della storia!».*

*«Quando alla suddetta prova a fondo nell'attuale conflitto, essa, non ostante la sua ampiezza, non è riuscita. Il terrorismo aereo si è dimostrato bensì fattore di atrocità, ma non di decisione; ragioni per cui è stato, rispettivamente, condannato alla coscienza morale cristiana e dalla condotta di guerra sovietica».*

Le frasi che abbiamo riportato fin qui sono contenute sul foglio di presentazione editoriale di un libro recentissimo che è la maggiore opera sull'aviazione finora comparsa in Italia dopo la catastrofe, e che per il nome dell'Autore e ancor più per l'autorità dell'Ente che lo ha pubblicato è destinato ad avere una vasta risonanza: «Il terrorismo aereo, nella storia e nella realtà».

Proprio per queste ragioni, Sig. Direttore, le chiedo il permesso di contestare al presentatore del libro la legittimità della sua affermazione che l'Italia porti la responsabilità morale del terrorismo aereo. Non l'Italia, ma i megalomani che la governavano, ma i consiglieri «competenti», i «professionali» dell'aviazione che non contrastarono quella megalomania aviatoria, o perché la dividevano o perché vollero essere ossequienti; a loro spetta la responsabilità.

Tuttavia furono parecchi gli ufficiali, anche di alto grado, che contestarono: sia la realizzabilità del collasso per il solo effetto del terrorismo douhetiano; sia la possibilità per l'Italia di preparare una aviazione abbastanza potente da tentare l'attuazione di quei concetti; sia la opportunità per la nostra Nazione di farsi banditrice d'una teoria, le cui applicazioni sarebbero piombate sulle nostre città industrie comunicazioni, sui nostri porti arsenali impianti elettrici, esposti alle offese da ogni punto dell'orizzonte, impreparati a resistervi, indifesi nel giorno e nella notte; sia infine la convenienza morale di sottoscrivere a concezioni d'una implacabilità veramente «tedesca», d'una apparenza falsamente logica e d'una sostanza che le constatazioni sulla psicologia dei popoli hanno smentito.

Purtroppo è vero che fra tali contraddittori gli aviatori furono pochi, pochissimi; tra essi vi fu chi osò contrastare per iscritto, pertinacemente per tutto il ventennio, opponendo a quei concetti altri concetti, ossia non solamente tentando demolire ma anche costruire [cioè lo stesso M. - N.d.C.]; affermando che la tremenda efficacia dell'offesa aerea era convinzione di tutti gli aviatori non del solo Douhet, ma che alla tendenza ossidionale da lui propugnata contro le popolazioni e gli armamenti in potenza doveva sostituirsi la *tendenza dell'assalto* contro le forze armate in atto e le comunicazioni che le alimentano.

La risonanza ci fu: cominciò sui periodici francesi, seguì su quelli russi, perdette per la strada il «nominativo» del promotore ma conservò quello di *assalto*, si sparse negli stati maggiori d'Europa come fa cenno Pierre nel suo libro «Triumph of Treason» e in quelli d'America, ma con scarso successo, perché la teoria douhetiana era più suggestiva, più apocalittica, più lusinghiera per la vanità professionale degli aviatori, meno legata alla dura realtà della guerra di terra e di mare.

I Russi soltanto furono aderenti a un computo realistico sulle possibilità aviatorie della potenza propria e della resistenza del probabile nemico, realizzarono una armata aerea prevalentemente d'assalto, applicarono un metodo d'impiego che non metteva in bilancio il sacrificio deliberato delle popolazioni inermi e incolpevoli, appoggiarono l'avanzata delle loro forze terrestri con l'offesa aerea in modo da sfruttarne immediatamente il successo.

In quanto agli Americani, essi, nel progettare i propri velivoli ed il proprio ordinamento, avevano da tener conto delle proprie necessità oceaniche e crearono le



grandi flotte di grandi bombardieri. Oggi contro le isole giapponesi quelle flotte trionfano precedendo i grossi calibri delle navi e gli sciami dei mezzi da sbarco.

Anche ieri contro la Germania quelle flotte furono efficacissime, preziosissime, soprattutto contro le linee di comunicazione; ma non bastarono a radere al suolo le industrie; come ogni giorno alti funzionari, ufficiali, uomini politici d'America constatacono e scrivono in terra tedesca (e nell'Italia del Nord).

In quanto al bombardamento italiano, non bastò a far arrendere e neppure a neutralizzare l'isola di Malta, si disperse in digressioni sui lontanissimi obiettivi levantini, e invece mancò al bisogno quando la fiumana delle forze motorizzate e le flotte delle navi da guerra e da trasporto traboccarono da Oriente e da Occidente nella Libia e nel suo mare.

Diremo anche noi con l'autore del libro di cui ci occupiamo: Ironie della storia!

*Il libro di cui ho parlato ha 164 fitte pagine su due colonne ed è pubblicato in occasione del venticinquesimo della «Associazione Italiana di Aerotecnica» fondata, il 2 luglio 1920 in Roma, dallo stesso creatore dell'Aeronautica Italiana, generale Mario Maurizio Moris, alla cui memoria è dedicato. La «presentazione» sopra accennata informa che l'autore, prof. R. Giacomelli, libero docente di storia della meccanica nell'Università di Roma, redattore capo della rivista «L'Aerotecnica», organo dell'Associazione, ha raccolto in questo studio, «con straordinaria diligenza e scrupolosa obbiettività», come avverte in una breve prefazione il direttore della rivista e presidente dell'Associazione Prof. E. Pistolesi dell'Università di Pisa, una vasta documentazione atta a lumeggiare nel suo sviluppo storico questa teoria di guerra aerea nota sotto il nome di Douhetismo o terrorismo aereo, di cui, durante il conflitto testé finito è stata fatta ampia applicazione al fronte occidentale, ma non, al contrario, su quello orientale, dove, dopo un primo momento, cessò il bombardamento aereo delle città.*

*La narrazione abbraccia un periodo di trent'anni: dal 4 dicembre 1914, in cui le prime bombe aeree*

*caddero su una popolazione civile, al 6 giugno 1944, in cui, con lo sbarco degli anglo-americani in Francia e l'invasione, gli avversari vennero finalmente, anche sul fronte occidentale, fra loro a contatto sul terreno per la decisione, dopo che per tanto tempo si era dalle due parti vanamente parlato di decisione dall'aria.*

*In questo libro l'autore anche quando mette di fronte i protagonisti delle due parti nel loro appassionato scambio di accuse, minacce ed invettive, si astiene sempre rigorosamente da ogni personale intervento con apprezzamenti o commenti propri. Salvo forse in un punto in cui non riesce a trattenere il suo sentimento, e questo è laddove, riferendo il discorso tenuto il 20 maggio 1944 dal Presidente dell'Unione Sud-Africana Smuts a Birmingham, non può fare a meno di dire che vi è un passo di questo discorso «che fece sussultare il cuore di tutti noi, buoni europei, alla visione d'un futuro stato di cose, che, riuscendo ad attuarsi alla fine di questa guerra, potrebbe ripagarci di tutti i danni e dolori in essa sofferti».*

*Le parole del Maresciallo Smuts erano state le seguenti:*

*«La questione se l'Europa si risolleverà ovvero sia condannata al tramonto, è per me la questione principale della presente situazione politica. L'Europa è il cuore della Terra; l'America non potrebbe sostituirla e l'Asia tanto meno. L'Europa è la culla spirituale dell'Occidente; essa non deve essere smembrata, né essere frantumata in un miserabile caos di frammenti. Al contrario, deve prendere una nuova solida struttura come Stati Uniti d'Europa, o Comunità di nazioni europee: una dignitosa sicura struttura, che nuovamente le consenta di essere la tutrice del diritto e della libertà».*

Mentre mi riservo di chiedere ospitalità per una più ampia recensione, auguro al volume del prof. Giacomelli il successo amplissimo che merita.

Il volume costa *trecento lire*, può essere acquistato in tutte le librerie, oppure chiedendolo all'Associazione Italiana di Aerotecnica, Piazza San Bernardo n. 101 – Roma, o all'Associazione Culturale Aeronautica, Via Ripense, 1 – Roma, che concedono lo sconto del 30% ai propri soci; aggiunge L. 5,40 per spese postali di raccomandazione.



## VI

### L'AVIAZIONE ED I PARTITI POLITICI

(“Rivista Aeronautica”, n. 4, maggio 1945; pseudonimo DEMÈZIO ZÈMACO)

*È ben noto che, nel dopoguerra e fino ad anni recenti, l'Aeronautica è stata spesso accusata di essere un'Arma prettamente fascista, arrivando a citare come riprova di tale tesi anche i tre fasci dipinti sotto le ali. Qui M., senza disconoscere – quando ci sono stati – colpe o errori e senza “chiamarsi fuori” (né lo potrebbe fare), ristabilisce con franchezza la verità.*

*La tesi di fondo è semplice: le ideologie politiche pesano poco, gli aviatori sono stati – e sono – portati a dare*

*il loro consenso a quella parte politica che più si mostra attenta ai problemi e alle esigenze dell'Aeronautica. In questo quadro, secondo M. l'“epurazione” va estesa anche alla mentalità e ai metodi eccessivamente autoritari del passato; in tal modo questo articolo si salda a quelli precedenti sul nuovo indirizzo da dare all'Associazione e alla Rivista (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. III, p. 43).*

(F. B.)

Nell'articolo «Per l'Italia senza ali» pubblicato nell'ultimo della «Rivista Aeronautica», e col quale S.E. Gasparotto esorta gli aviatori ad iscriversi ed operare nell'Associazione Culturale Aeronautica, mi ha colpito l'augurio che «tutti i partiti politici convergano nel proposito di far germogliare le ali d'Italia».

Perciò chiedo d'esporre qualche considerazione che da parecchio tempo mi frulla nella mente.

#### UN PO' DI STORIA

L'Aviazione militare italiana nacque poco innanzi la prima guerra mondiale, suddivisa come parte dell'esercito e come parte della marina; partecipò alla lotta nel modo più onorevole, prodigando le energie dei suoi uomini e traendo dal materiale in dotazione il massimo possibile risultato.

Terminato il conflitto, essa era rimasta suddivisa, e la crisi di liquidazione ne aveva affrettato lo sfacelo; invece gli aviatori unanimi aspiravano, non soltanto a sopravvivere, ma a riunirsi in forza armata organicamente autonoma; desideravano inoltre che anche l'aviazione civile si sviluppasse in Italia come all'estero, ciò che non avrebbe potuto attuarsi senza l'esistenza d'un organo di Governo apposito ed aviatoriamente qualificato.

Negli ambienti conservatori dell'esercito e della marina l'opposizione fu assai vivace; in quanto all'a-

viazione civile, il Governo d'allora opponeva tra l'altro la troppo depressa situazione economica del paese ed i più urgenti problemi da affrontare.

Venne il fascismo; tra gli aviatori smobilitati non pochi s'iscrissero al nuovo partito, anzi costituirono «gruppi aviatori fascisti», e sotto i loro «gagliardetti» intensificarono la propaganda per le aspirazioni aviatorie.

Tra gli aviatori militari rimasti in servizio attivo pochi furono invece quelli che allora aderirono, con i fatti o con i sentimenti, al partito della violenza liberticida; ma tutti, in servizio o smobilitati, con poche eccezioni, poiché concordavano negli scopi *professionali* di realizzare lo sviluppo aviatorio militare e civile, e polemizzavano a voce e per iscritto a favore di tale sviluppo e dell'unità aeronautica, tutti si compiacquero constatando che un partito dinamico si proponesse sollevare l'Aviazione dal marasma in cui gli eventi l'avevano gettata.

Ebbero torto, avemmo collettivamente torto; avremmo dovuto guardare veramente «più alto e più oltre»; non lasciarci lusingare dall'interesse immediato dell'Aviazione che ci era cara, ma considerare l'interesse maggiore della comunità nazionale che tutti gli interessi particolari riunisce e comprende.

Questo è un esame di coscienza; ma quasi tutti noi eravamo giovani, entusiasti per il volo, usciti da quattr'anni di guerra, prima della quale la nostra gioventù

era estrema, non aveva potuto educarsi ad alcuna coscienza politica.

Nessun altro dei partiti politici esistenti si occupava allora, efficacemente, dell'avvenire aviatorio; e se qualche interessamento v'era, esso aveva spesso lo scopo di procrastinare e demolire, non vivificare l'aviazione.

Col fascismo al Governo, nel 1923 fu costituita la Forza Armata dell'aria, e sotto uno stesso organo amministrativo cominciò a germinare la aviazione civile; negli anni che seguirono lo sviluppo fu ininterrotto per entrambe le forme di attività.

Questa è la succinta storia; non intendiamo adesso narrare: in che modo tale sviluppo procedette; quanta parte di esso fu millanteria anziché realizzazione concreta; quali iperboliche somme venne a costare; e quale, alla resa dei conti, fu l'apporto efficace dell'Aviazione militare alla guerra, e dell'Aviazione civile, non diciamo all'economia, ma al prestigio della Nazione.

Invece abbiamo prospettato gli esordi ed accennato alla prosecuzione dei rapporti fra aviazione e fascismo soltanto per manifestare la speranza *che i partiti politici odierni si occupino dell'Aviazione.*

## I PARTITI DI OGGI

I partiti politici impostano i loro programmi sulle idee generali ed i problemi generali: uomini politici sono quelli che principalmente si dedicano a studiarli ed a propagare e difendere la propria opinione su quei problemi e quelle idee.

Invece la maggior parte degli altri uomini, od almeno degli altri italiani, s'occupa assai meno delle questioni generali che di quelle particolari all'attività cui si dedica, alla categoria di lavoro o di studio da cui trae le proprie soddisfazioni spirituali ed il proprio pane materiale.

L'incitamento odierno agli italiani d'assumere maggior coscienza e sensibilità politica, di non estraniarsi dalla politica, è davvero opportuno. Esaminiamo però se non sia anche opportuno incitare, non dico gli uomini politici, ma i partiti politici ad avere maggiore coscienza e sensibilità per i diversi problemi particolari (benché nazionali) esaminati al lume della fede del partito; a prospettarsi ed a prospettare al pubblico l'atteggiamento del partito di fronte a ciascuno di quei problemi, a quelle diverse categorie d'attività non politiche cui la maggioranza degli uomini si dedica.

Per gli uomini che non fanno professione di politica, *non sempre* l'assenteismo politico (almeno nel ceto intellettuale) dipende da incomprendimento, da trascuranza, da malinteso dispregio per «i chiacchieroni della politica»; spesso a chi si dedica con passione alla professione propria (ed anche al proprio mestiere, specie fra gli artigiani) manca il tempo di rendersi conto non superficialmente dei problemi politici generali (chi oggi, dovendo dedicarsi ad un lavoro, ha pure il tempo di leggere almeno sei od otto quotidiani, oltre ai settimanali, con i quali istruirsi ed educarsi per l'adesione cosciente ad un partito?); non è strano che molti di essi finiscano con l'aderire a quel partito (o votare per quel partito) che appaia più comprensivo, più favorevolmente orientato verso i problemi particolari che loro interessano?

Non bisogna confondere i problemi particolari cui s'allude con quelli che vanno sotto il nome di «sindacali», e di cui i partiti politici (od almeno alcuni) si occupano alacramente.

Prima ancora d'essere proprietari d'industria, od ingegneri, od operai, si è cointeressati in quella determinata categoria d'attività, epperò partecipi della sua prosperità o della sua depressione.

A ciascuno degli uomini non politici sembra desiderabile che il proprio partito s'occupi direttamente, magari con organi appositi, ma in modo valutativo e costruttivo, di ciascuna almeno di quelle attività (nazionali, sia militari sia civili) che abbiano un proprio carattere unitario, una propria dinamica interna, una propria forza espansiva; che rappresentino una individuabile somma d'interessi (eventualmente non grandi rispetto al complesso della vita nazionale, ma di vitalità fervida), purché in accordo con gli interessi generali della Nazione.

Si appartiene ad una «attività caratterizzata» come sopra detto, per sentimento e per interesse, per convinzione della sua necessità nazionale e per predilezione dei propri studi o del proprio lavoro; tale appartenenza crea una solidarietà; tale solidarietà conduce, od agevola a condurre, gli individui ad un orientamento piuttosto che ad un altro nel campo delle idealità politiche, possibilmente in accordo, ma talvolta anche a dispetto degli interessi di classe.

Anziché la perifrasi imprecisa «attività caratterizzata» sorge spontanea alla mente la parola «corporazione»? Forse, se il fascismo non l'avesse già falsata e distorta ad una propria faziosa significazione.

Se non temessimo tale distorsione, diremmo che ciascun partito dovrebbe occuparsi (per il bene della

Nazione e per quello suo proprio) degli interessi delle varie *corporazioni* d'attività, prima ancora che degli interessi delle diverse classi di lavoratori (intellettuali o manuali) dentro ciascuna corporazione; useremo invece la parola «complesso».

Ma qui la questione rischia d'ampliarsi a quella più complicata dell'organizzazione della propaganda e della tattica d'un partito politico; questione grave, importante in Italia, adesso, più che altrove ed in altri tempi; questione sulla quale, se potessimo, richiameremmo l'attenzione di coloro che posseggano specifica competenza in materia, anzi dei dirigenti il partito verso il quale si volgono cuore ed intelletto di chi scrive queste righe.

#### GLI INDIVIDUI E I «COMPLESSI»

Con le espressioni: «Aviazione» ed «aviatori» comprendiamo convenzionalmente una grande varietà di attività, di interessi e di persone; dalla scienza aerodinamica alla tecnica motoristica e fors'anche al commercio specializzato, dall'esercizio di linee aeree all'arte militare aerea, dallo scienziato che s'è fatta rinomanza internazionale negli studi sul volo meccanico ed ormai non saprebbe appassionarsi ad altro, al costruttore esperto ed attrezzato nella fabbrica e nell'esportazione di velivoli, dall'ingegnere all'operaio delle eliche delle ali dei motori, dal pilota puro allo studioso e scrittore di problemi organizzativi economici militari commerciali attinenti al volo.

Perciò l'Aviazione è un individuabile gruppo d'attività caratterizzate, od in altre parole un definibile «complesso»; nell'interno di essa si possono venire a creare forze centrifughe e conflitti di classe; ma per il complesso di essa agisce una solidarietà di passioni e d'interessi che coincidono ad auspicarne e propugnarne lo sviluppo; osiamo dire che i moventi spirituali sono più abbondanti dei moventi materiali, ma questo per il nostro assunto non ha molta importanza.

Tizio è un aviatore, nel senso lato sopra convenuto; il suo primo pensiero, la sua prima preoccupazione, il suo primo vantaggio, è che l'aviazione sopravviva, si consolidi, sviluppi; nella speranza che tali eventi favorevoli si verifichino egli, pur di rimanere a far parte di tale «complesso», rinuncia nel periodo di crisi ad attività diverse da cui potrebbe attendersi guadagni maggiori.

È naturale che Tizio brami di sentire il proprio partito politico comprensivo e compartecipa del suo attaccamento spirituale e materiale all'Aviazione; anzi

lo desideri attivo, alla Camera, al Governo, sulla stampa, a favore del «complesso» che gli sta a cuore.

Purtroppo è altrettanto naturale, anche se non altrettanto lodevole che, se Tizio non s'è iscritto ancora ad alcun partito, egli propenda più o meno consciamente verso il partito che mostri di prendere più a cuore il «complesso» cui egli appartiene.

Per i «complessi» nazionalmente più importanti, come degli agricoltori, dei marinai, degli artigiani, si è tentato perfino di farne dei «partiti», ciò che può sembrare un non-senso, ma trova la sua giustificazione per il giudicato non sufficiente interessamento dei partiti politici verso quel determinato «complesso».

Torniamo a Tizio, il quale può essere accusato di mancanza di coscienza e sensibilità politica; ma il suo è un umanissimo errore, tanto più perdonabile per quanto più appassionatamente l'individuo si dedichi al suo mestiere od alla sua professione od alla sua scienza od all'arte sua; e tale passione è una virtù che vorremmo veder diffusa.

Per tutti i suddetti motivi noi aviatori vorremmo che ciascun partito politico prendesse posizione a riguardo dei nostri problemi di sopravvivenza, di consolidamento, di sviluppo; ognuno di noi vorrebbe che il proprio partito manifestasse il suo interessamento in forme concrete, magari raggruppando coloro che nel partito appartengono a quel «complesso» qualunque sia la loro classe sociale, il loro mestiere o professione; vorrebbe che da tali gruppi venissero, oltre che l'operosità a pro' del partito, anche l'*attivazione* (nel quadro dei principî politici del partito) dell'esame dei problemi interessanti il «complesso» come sopra inteso e degli studi per le relative soluzioni; vorrebbe che nella futura Camera dei deputati non fosse assente qualche rappresentante di tali gruppi, e non fosse assente da quegli organi (nazionali o di rappresentanza internazionale) che si dovessero costituire per determinate esigenze temporanee o perduranti, e che non avendo un obbligatorio carattere militare fosse bene costituire con elementi dei vari partiti. Concludendo, noi aviatori vorremmo che la stampa politica si occupasse dell'aviazione.

Anche qui, come per i concetti espressi nel periodo che precede, osiamo salire dal caso specifico dell'aviazione al caso generale dei vari «complessi».

In quasi tutti i giornali romani di partito vediamo che dopo i primi mesi di fervide discussioni, la parte più sostanziosa del sacco dei concetti politici generali è stata vuotata; ed ora gli articolisti consueti, taluni valorosissimi, vanno spesso ripetendo con altre parole



le idee già espresse, o si accapigliano con gli articoli di altri partiti su questioni di parole o di persone, o si affannano molto, troppo, per questioni importanti, sì, ma del tutto contingenti.

Perché non trattare un poco a fondo di tanti problemi particolari? In genere, gli specialisti di problemi particolari (o, per essere più chiari, dei problemi inerenti a singoli «complessi») tacciono o perché i giornali politici, nella carenza spazio, trovino inopportuno ospitarli (e a nostro debole parere avrebbero torto); o perché il partito di cui quel giornale è portavoce non siasi ancora orientato su quella categoria di problemi; o perché invece lo scrittore specialista non siasi ancora orientato fra i partiti e non abbia deciso in quale giornale di partito gli sia in coscienza possibile scrivere.

V'è anche un'altra ragione talvolta: che lo scrittore specialista trattò già le stesse questioni su giornali fascisti, con eventuale accessorio ed opportunistico corredo di accenni al regime; ed adesso è interrito in anticipo dal pensiero d'essere vituperato quale profittatore e trasformista da qualche collega e rivale, il quale non abbia argomenti più validi per contraddire i concetti null'affatto «politici» che lo scrittore specialista vorrebbe esprimere.

Non sovente quell'opportunismo aveva scopi di profittazione personale; assai spesso l'adulazione era un (deprecabile) artificio per attuare il lodevole intento di agevolare la «profittazione» collettiva della scienza o dell'arte o dell'altra attività che lo scrittore aveva a cuore; ma pochi oggidì lo considerano legittimato.

### L'AVIAZIONE NON FA POLITICA

Da parecchi fu espressa l'accusa che l'Aviazione italiana nacque con il crisma fascista e fascista rimase fino alla catastrofe.

Se ciò significa che la maggioranza degli aviatori condividesse i concetti politici generali del regime fascista (sulla libertà, sulle relazioni internazionali, sui rapporti di classe, ecc.) l'accusa è assolutamente infondata.

Purtroppo è molto vero che nell'Aviazione si annidarono gerarchi fascisti cospicui in numero ed in... qualità, da Balbo a Muti, da Ciano a Vittorio Mussolini; ed è verissimo che, anche nella preparazione ed esecuzione della guerra aerea, dominarono teorie megalomani dai gerarchi fatte proprie e proclamate «nazionali», sebbene del tutto contrastanti con le nostre possibilità offensive e necessità difensive, come gli

eventi hanno dimostrato; che in Aviazione non mancò il sistema prettamente fascista di circondare ogni capocchia di aiutanti poveri d'idee (o di carattere nel sostenerle) affinché più «fulgida» apparisse la figura del principale; il metodo «totalitario» di attribuire non il potere a chi avesse più intelligenza, bensì il monopolio dell'intelligenza a chi avesse il potere, ed infliggere l'ostracismo a chi in conseguenza riluttasse a piegarsi sotto tale «disciplina dell'intelletto»; infine è malinconicamente vero che taluni aviatori, se vollero la possibilità d'esprimere determinati concetti, proposte, programmi, strettamente professionali ma non ortodossi, dovettero circondare le idee concrete di premurosi accenni al fascismo che si atteggiava a mecenate dell'aviazione, sebbene con i danari dei contribuenti.

È accaduto (e non vorremmo che *mutatis mutandis* dovesse ancora accadere) che gli aviatori dessero l'anima al diavolo, non per amore del diavolo ma per servire l'aviazione; pochi oggi hanno il coraggio di confessarlo.

Non è vero che gli aviatori servirono il fascismo, ma è deplorabilmente vero che talvolta si servirono del fascismo, non spesso come individui, ma sovente come collettività.

All'inizio, il fascismo voleva impadronirsi del potere, perciò si fece paladino dell'aviazione come di molti altri «complessi» (nel significato suddetto). Gli aviatori avevano delle aspirazioni collettive che per brevità chiamammo professionali, e si giovarono del fascismo per realizzarle, anche quando individualmente deplo rarono il fascismo e tardarono più che possibile od omisero d'isciversi al partito.

Questi sono stati gli uomini nel ventennio; sono d'un tratto cambiati? Poiché ciascun partito aspira al potere, non v'è in questo brandello di storia un insegnamento da non trascurare, da parte di ciascun partito politico dell'oggi?

Per manifestare interesse alla ricostituzione ed alla ripresa dell'Aviazione, non basta convocare riunioni sindacali d'impiegati o d'operai.

*Noi siamo convinti che anche in un'Italia sconfitta, devastata ed impoverita, ma resa pacifica, solidale con lo spirito delle Nazioni Unite, l'Aviazione non sarà una spesa improduttiva; non lo sarà l'Aviazione militare, perché vogliamo partecipare lealmente al presidio della democrazia, alla guardia della pace; non lo sarà l'Aviazione civile (mercantile o turistica) perché vogliamo ottenere dal viaggiatore aereo straniero che, osservando i panorami aerei dei rovinosi campi di battaglia o delle rinate città, torni a stimare le nostre virtù civili*



*ed apporti volenterosi contribuiti alla nostra economia; tutto questo sarà lavoro, forse esportazione, comunque sarà pane per i nostri operai ed ingegneri.*

A quei partiti politici che dell'Aviazione italiana pensino in tal modo, non giova vituperarla (a torto) d'essere stata fascista né deprezzarla per essere «regia»; l'Aviazione è una somma di valori morali ed intellettuali che non debbono essere dispersi, né decurtati, e che non fa politica.

Ciò non impedisce affatto di epurarla; anzi l'epurazione sia proseguita e non soltanto negli individui

in colpa di fascismo, bensì anche nella mentalità fascista (concetto etico) e nei metodi fascisti (prassi quotidiana).

Ma i partiti politici si occupino con simpatia dell'Aviazione italiana, e la esaltino quale patrimonio nazionale inalienabile, da conservare in riserva per la parte che non si possa più esporre in vetrina, da conservare «in potenza» per la parte che non possa essere operante, come ha scritto Gasparotto: «in tutti i cantieri, i laboratori, gli studi, gli aeroporti, i cieli dei sei continenti».



## VII

### 1. UN UTENSILE A TRE PUNTE

("Rivista Aeronautica", n. 5, maggio 1945; pseudonimo CAPTIVUS)

### 2. NOVA POLEMICA SULL'UNITÀ E L'AUTONOMIA DELL'AVIAZIONE MILITARE

("Rivista Aeronautica", n. 12, dicembre 1945; pseudonimo GERONTE)

Come già accennato, nell'immediato dopoguerra M. raccoglie l'eredità di D., almeno per quanto riguarda la difesa dell'unità e autonomia dell'Aeronautica e la necessità che essa batta obiettivi adatti alle sue caratteristiche, evitando però ogni dipendenza dalle forze di superficie.

Sul primo numero del dopoguerra della rivista il generale Pagano aveva sostenuto la necessità di definire una dottrina unica e di mettere una consistente aliquota di Aviazione alle dirette dipendenze del livello di armata terrestre. Sul numero di aprile 1945 "Fante Sicano" rifacendosi agli eventi della guerra aveva voluto dimostrare che "L'Aviazione può fare tutti i bombardamenti di questo mondo; ma se non va l'esercito a vincere di forza [...] la battaglia terrestre, il risultato del bombardamento aereo apparirà pur sempre discutibilissimo se non sterile"; perciò, secondo "Fante Sicano" gli interventi aerei diretti a favore dell'Esercito avrebbero dovuto avere la priorità. Per quanto riguarda la Marina, infine, sullo stesso numero di aprile il comandante De Grossi Mazzorin aveva sostenuto la necessità di un'aviazione navale.

Con questi due articoli M. contesta le tesi dei predetti esponenti delle forze di superficie e di altri, sottolineando in particolar modo gli inconvenienti del frazionamento delle forze aeree durante la guerra, che ha impedito di sfruttarne la flessibilità per concentrarle sul punto di volta in volta decisivo. Ancora una volta le argomentazioni del Nostro non sono del tutto nuove; sia pur senza citarli, esse riprendono largamente quelle degli scritti dell'anteguerra, a cominciare dall'articolo Aviazione cooperante? del 1928 (Cfr. Vol. I, Parte I, Cap. XVIII, p. 86). Anche la conclusione del paragrafo con il sottotitolo "una metafora dimostrativa" del secondo articolo richiama – alla lettera – le più volte citate dichiarazioni del generale Pricolo alla

Camera nel marzo 1940, il che rende attendibile la nostra ipotesi che alla stesura del suo discorso in tale occasione abbia collaborato lo stesso M.

L'insistenza di M. sull'unità e autonomia dell'Aviazione va considerata anche tenendo conto che, al momento, taluni autori e taluni esponenti delle forze di superficie sostengono tesi ancor più radicali di quelli prima citati, arrivando a proporre lo scioglimento dell'Aeronautica come Forza Armata e il ritorno in toto dell'Aviazione in seno all'Esercito e alla Marina, come fino al 1923: proposta giustificata con l'impossibilità di disporre di bombardieri strategici e quindi con la necessità di operare, per forza di cose, solo nel campo tattico. Questo spiega anche perché M., diversamente da quanto aveva fatto nel 1940-43 (Cfr. Vol. I, Parte III, p. 333) tiene a sottolineare che cooperazione non vuol dire subordinazione, contraddice il generale Pagano che nel 1940-1943 aveva lodato (Cfr. Vol. I, Parte III, Cap. VII, p. 389), non esalta più il binomio carro-aereo e l'opera dell'Aviazione anche nel campo tattico, e infine riprende la sua vecchia idea dell'autodeterminazione degli obiettivi da parte degli stessi comandanti d'Aviazione.

Al secondo articolo fa riferimento sul numero di luglio 1946 della rivista l'ufficiale pilota Michele Zezza, con uno scritto presentato come "Note critiche" alle idee di M.. Nella realtà lo Zezza si discosta da M. solo nel riconoscimento del grande ruolo dell'Aviazione strategica anglo-americana nell'ultima guerra; ma il modesto sviluppo industriale dell'Italia e la scarsità di materie prime lo portano a sostenere che, per l'Italia, al momento l'impiego più proficuo dell'Aviazione è quello sempre sostenuto da M., tenendo però presente che la cooperazione deve essere studiata, sviluppata, realizzata fin dal tempo di pace e con idonei provvedimenti organizzativi.

(F. B.)

## UN UTENSILE A TRE PUNTE

*Nella Rivista del mese scorso, sotto il titolo «Le Ali e la Testa» ho largamente riportato il contenuto d'uno scritto dovuto alla penna d'un mio valoroso Amico. Adesso, dopo aver letto l'articolo del generale Pagano sulla Rivista di Gennaio-Febbraio-Marzo e gli articoli di «Fante Sicano» e di De Grossi Mazzorin sulla rivista di Aprile, parmi conveniente pubblicare i seguenti altri pensieri dello stesso Amico mio, sopra l'argomento dei rapporti fra le tre Forze Armate.*

[Nota di M. - N.d.C.]

**ECONOMIA DELLE FORZE AEREE.** - Non sembra potersi discutere il postulato fondamentale dell'economia, cioè della eliminazione di tutto ciò che, anche senza essere superfluo, è almeno da considerarsi non strettamente indispensabile.

Sarebbe certamente utile - tanto per fare un esempio - che in tutti indistintamente i settori dello schieramento terrestre si potesse disporre di agguerrite aliquote dell'arma aerea, pronte in ogni istante e per ogni evenienza ad entrare in azione per demolire gli ostacoli ritardatori dell'avanzata delle truppe. È fuor di dubbio che un effetto positivo deriverebbe dalla permanenza in ogni luogo di questa formidabile arma nuova, tanto discussa e pur tanto necessaria e che, richiesta o non richiesta, ha in più occasioni diviso col fante l'onore dell'assalto e si è sostituita all'artiglieria nel compito di ridurre al silenzio batterie nemiche e persino nidi di mitragliatrici. Purtroppo però non vi è dell'Aviazione per far tutto questo e, quando anche vi fosse, sarebbe sconsigliabile spezzettarla permanentemente. Il rendimento attendibile da un simile impiego sarebbe, oltre ogni dire, illusorio. E molti sarebbero i settori per i quali le più alte aliquote dell'arma risulterebbero numericamente inadeguate alle richieste, anche a prescindere dalla problematica conservazione di efficienza contro una aviazione nemica, specialmente da caccia e assalto, che fosse impiegata con criteri di mobilità e di concentramento.

L'Aviazione, arma praticamente capace di tutto osare e tipicamente disposta a tutto donare, sarebbe sfruttata in tal guisa in tanti settori e in una tale varietà d'impiego, che la sua efficienza risulterebbe in brevissimo tempo polverizzata.

Non vi è dubbio che, contro piccoli e importanti bersagli, contro i quali una squadriglia o un gruppo dovessero presentare scarsa probabilità di colpire col classico bombardamento in quota, un effetto positivo

deriverebbe dalla disponibilità di ingenti masse di bombardieri, in formazioni serrate e numerose. È certo che, sotto una pioggia di bombe lasciate cadere da formazioni che oscurano il cielo, il nemico non può che attendersi perdite concrete su qualsiasi bersaglio che non sia in caverna. Purtroppo, però, non vi è tanta aviazione per far tutto questo, e non vi è tanto esplosivo né tanto ferro da disseminare.

Tutti i casi sopradescritti sono talmente fuori delle possibilità pratiche e della pratica logica, che il rendimento di un'aviazione che venisse impiegata in tal guisa sarebbe esiguo, e l'impiego ispirato a questi criteri sarebbe rovinoso per l'economia bellica di un paese.

Il concetto di *economia* è strettamente connesso al concetto di *rendimento*, dal che deriva la necessità di un'analisi continua minuziosa dei risultati e - dove occorra - il pronto e coraggioso intervento nella revisione dei mezzi e dei criteri d'impiego.

Quando in un'arma, dalla cui efficienza dipende massimamente l'esito della guerra, o, per lo meno, sulla quale son riposte le più ansiose speranze, si delineano settori di deficiente o infruttuosa utilizzazione, è necessario correre ai ripari, decisamente e sostanzialmente, se si vuole ottenere, come si deve ottenere, il massimo rendimento dello sforzo collettivo.

L'esistenza di forze aeree non squisitamente offensive né difensive, come quelle assegnate all'esercito ed alla marina, che assorbono <sup>1</sup> una parte considerevole di materiale e di personale (511 velivoli, 730 piloti, 1719 specialisti), costituisce una sottrazione al complesso aeronautico che peserà indubbiamente sui risultati.

La classica ripartizione dei mezzi fu ideata nella supposizione di una quasi assoluta indipendenza delle tre forze armate, agenti in tre ambienti diversi e distinti, come se ciascuna dovesse pensare per proprio conto a condurre la guerra. Oggi questo modo di pensare è completamente superato; lo è certamente per quanto riguarda l'Aviazione nostra, la quale, *rinunziando praticamente alla sua basilare teoria di logorare il potenziale avversario nelle fonti di vita, teoria che ebbe qualche applicazione soltanto all'inizio della guerra nel settore nord-ovest*, è oggi invece presente, con tutti i suoi mezzi e con tutte le possibilità che la tecnica le va progressivamente conferendo, in ogni campo di lotta, sia esso a sfondo terrestre o marittimo <sup>2</sup>.

1. A quell'epoca: fine del 1942.

2. A quell'epoca: fine del 1942.

Vi sono dei momenti in cui, a giudicare da quel che è chiamata a fare, l'Aviazione potrebbe considerarsi completamente alle dipendenze della marina o completamente alle dipendenze dell'esercito. Gli è che l'Aeronautica ha spostato il suo campo d'azione verso i settori marittimi e terrestri, con una tale straordinaria e progressiva efficacia da spodestare in determinate condizioni – non turbi il riconoscerlo, perché non è colpa né particolare merito di nessuno, bensì soltanto merito e colpa dell'evoluzione della guerra – le stesse armi del mare e della terra.

Non è facile spostare, da noi, la diffusa mentalità dello spezzettamento (ormai ancorata a quei criteri di ripartizione che datano dalla costituzione della R. Aeronautica e con i quali la R. Aeronautica ha pagato la sua indipendenza), senza ricorrere al confronto di provvedimenti opposti, che sarebbero con ogni probabilità accolti come paradossali. Intendo riferirmi all'eventuale proposta che, per far fronte alle innegabili necessità dell'Aviazione sul mare, siano messi alla diretta dipendenza dei Comandi dell'Armata Aerea convenienti «aliquote» di unità navali, senza accennare, per quanto riguarda l'Esercito, a quei mezzi che in altri paesi sono già e con notevole buon risultato aggregati all'Aeronautica, come i paracadutisti e tutto il complesso della difesa contraerea.

L'espressione *cooperazione*, secondo la vecchia mentalità, non vuole assolutamente discostarsi dal concetto di *forza ausiliaria*, concetto evidentemente superato. L'Aviazione svolge, com'è noto, missioni tattiche e strategiche per proprio conto, sia sull'elemento terrestre come su quello marino; il legame delle sue azioni con le forze di terra e di mare non è escluso, ma non può o meglio non dovrebbe essere subordinato.

La guerra che si conduce in Europa ha uno spiccato carattere di guerra per linee interne. Per l'arma aerea, in particolare, non sarà mai abbastanza ripetuto che il principio del concentramento, sul punto che si ritiene essere decisivo per l'azione, è principio basilare per un buon impiego, sia che il punto interessi più da vicino l'esercito o la marina, o entrambi o nessuno dei due. È quindi assurdo, più che mai, ancorare l'Aviazione all'esercito e alla marina, dappoiché l'Aviazione è arma destinata a battere efficacemente e senza particolari preferenze obbiettivi dell'esercito e della marina.

L'arma aerea non appartiene ad un particolare aspetto della guerra, ma alla guerra nel suo insieme. Dovrebbe quindi essere impiegata *tutta* contro mare, unità belliche o mercantili, *tutta* in aria quando fosse

necessario. Essa dev'esser *tutta* pronta per l'affondamento indilazionabile della nave da battaglia come per lo sterminio dei mezzi corazzati terrestri o per muovere contro la flotta aerea nemica e alle sue basi.

L'arma aerea probabilmente non vincerà mai da sola la guerra, come è da ritenersi che nessuna altra arma, nessun organismo militare specializzato sia capace di vincerla da solo. Ma non è men vero che *il cattivo impiego di una di esse forze può anche far perdere una guerra o per lo meno può farla disastrosamente prolungare*.

Tutti i sistemi rigidi d'impiego sono condannevoli: sono invece destinati al miglior successo i sistemi elastici, flessibili, adattabili alle circostanze.

ACCENTRARE LE FORZE AEREE ED I LORO COMANDI. – L'Aviazione, l'arma che ha percorso i tempi scavalcando i pregiudizi, l'arma alla quale i più scettici han finito col richiedere le cose più assurde, quest'arma costosissima e di straordinaria tendenza al logoramento, è oggi sfruttata in tanti settori e in così vari impieghi, che la sua vera difficoltà è quella di «non fare», mira alla quale si dovrebbe in certo qual modo tendere se si pensa che al momento in cui l'aviazione sarà indispensabile essa verrà fatalmente a mancare. Senza voler dissertare su questo argomento, ma soltanto mosso dalla necessità di chiarirne l'importanza fondamentale, aggiungo che l'istinto del «chiedere» è talmente naturale da non potersi pretendere che esso sia contenuto in chi non abbia competenza, ingerenza e affanni nella preparazione; come ugualmente naturale, logico ed attagliantesi al carattere generoso degli aviatori è il «non rifiutare».

È così che le energie dell'Aviazione si disperdono in mille rivoli e che, senza che molti se ne siano accorti, le sue perdite effettive, fra piloti e specialisti, in due anni di guerra, assommarono a circa 5000 elementi e i suoi feriti rimasti in Patria a 1/4 circa di tale cifra; e le perdite in velivoli a 2600; e i consumi, in solo carburante, a 215 mila tonnellate, senza contare il consumo delle scuole.

Gli enti periferici ai quali l'Aviazione è affidata per l'impiego, siano essi o non appartenenti all'Arma, vedono il problema da un punto di vista molto particolare e certamente incompleto. Essi sanno soltanto dei loro bisogni e giustamente domandano in relazione ad essi.

All'ente centrale dell'Aeronautica, per i bisogni di prevedibili nuovi vasti cicli operativi, affluiscono richieste preventive dei Comandi, per fronteggiare



simultaneamente le quali occorrerebbe una forza decupla di quella esistente ed una situazione ben diversa da quella in cui l'Arma trovai<sup>3</sup>.

L'unica economia praticamente apprezzabile che in ogni tempo si realizza all'esterno è quella determinata dalle deficienze. Si risparmia benzina soltanto quando i depositi sono vuoti; si tengono meno apparecchi in aria soltanto quando apparecchi più non vi sono<sup>4</sup>. La corsa al consumo, attribuibile naturalmente all'ardente volontà di fare, cui non sempre corrisponde il saper fare a tempo e luogo e nella misura e con le modalità dovute, non è normalmente frenata, anzi non lo è quasi mai, da una chiara visione dell'economia generale.

Queste verità autentiche, denunciando le quali non intendo dare colpa a nessuno di uno stato di cose fatali derivante più che altro dall'eterogeneo e diffusissimo uso che si fa dell'arma aerea, dimostrano che la dosatura dei mezzi non può esser fatta a base di accantonamenti preventivi e che l'impiego non può che esser prerogativa esclusiva di chi ha la responsabilità dell'allestimento e della preparazione. Soltanto così si può contare sul massimo rendimento e sulla possibilità, al momento di bisogno, di gravitare su qualsiasi settore con la necessaria massa aerea commisurata al risultato che si deve conseguire. Le ripartizioni preventive servono a polverizzare la potenzialità dell'insieme, offrendo naturalmente a tutti la precisa sensazione della insufficienza. Ne consegue che gli stessi inconsapevoli autori dello sperpero dei mezzi son quelli che si lagnano – e non a torto – di non averne abbastanza.

Si pensi che furono destinati alla Libia, nel momento di speciale emergenza determinata dalla pressione inglese nel dicembre 1941, persino i reparti da caccia preposti alla difesa della capitale. È assoluta estrinsecazione di un dovere, da parte dell'organo centrale, il dare e non lesinare in caso di bisogno. È però altrettanto un suo sacro dovere il negare quando la necessità non è urgente. Tutto questo fa parte del criterio valutativo, la cui perfetta applicazione può esigersi soltanto da un ente unico, orientato su tutto e responsabile di tutto ciò che riguarda l'Aviazione. Tale ente dovrebbe avere una continua esclusiva ingerenza sull'impiego di tutte le forze aeree e la piena facoltà di spostare i mezzi da un momento all'altro.

La disciplina delle assegnazioni dovrebbe essere razionalizzata sulla base di un sistema accentrativo estremamente elastico, capace di consentire la più ampia manovra dei mezzi disponibili. Invece, col voler accontentare tutti, si esauriscono le energie in una schermaglia di preventivi e in una continua diplomatica contesa di forze manifestamente insufficienti a raggiungere la generale soddisfazione.

È necessario serrare le file, il che può ottenersi soltanto con l'applicazione di quel saggio criterio di economia che non deve lesinare quando la necessità è reale e deve invece resistere quando «si può fare a meno».

Unità di competenza, dunque, e centralizzazione di mezzi. E, specialmente quando i mezzi sono scarsi, quando cioè si deve combattere senza un adeguato sostegno aeronautico, bisogna più che mai aprire gli occhi e non pensare che i guai si attenuino spezzettando e frantumando i pochi mezzi disponibili fra esercito, marina e numerosi Comandi di settori operativi.

Con ciò non si vuol dire che sui campi dell'Egeo e su quelli del fronte russo e su tutti gli altri non dovessero dislocarsi reparti dell'Armata Aerea; si vuole invece asserire che ciò non debba costituire ancoraggio definitivo e permanente e, quand'anche ciò fosse necessario per alcuni particolari lontanissimi fronti, l'ingerenza del Comando Centrale dovrebbe estendersi alquanto al di là del semplice rifornimento e di quelle banalissime limitazioni tecniche che, non di rado, i Comandamenti dell'Arma colà dislocati dovevano tuttavia faticosamente difendere, non «per non fare» ma per non farsi mettere nelle condizioni di «non poter fare».

Soltanto chi conosce lo sforzo ed il costo di una preparazione, chi è in grado di valutare la consistenza effettiva di ciò che deve essere impiegato e di ciò che per far fronte a prevedibili bisogni deve essere invece assolutamente risparmiato, chi ha la possibilità di stabilire il momento di dar fondo ad ogni energia per il risultato supremo attraverso un sforzo non ripetibile, può e deve avere la capacità ed anche il coraggio di manovrare le forze. Ogni altra diversa concezione al riguardo è da considerarsi priva di equilibrio, in quanto conduce fatalmente alla conclusione che il Capo delle forze aeree è il fornitore dei mezzi, destinato a rispondere alle più esigenti richieste, mentre dei mezzi stessi non ha né le facoltà valutative né l'ingerenza direttiva per l'impiego.

Realizzata con la creazione del Comando Supremo la più alta unità di comando, si può dire che, in linea

3. Sempre all'epoca in cui la relazione fu scritta: fine 1942.

4. Fulgido riconoscimento della insipienza del Comando!

di principio, la situazione è egregiamente risolta; ma praticamente accade che gli allacciamenti in basso, fatti attraverso formule più o meno vaghe di dipendenza, scompigliano e confondono l'armonia delle attribuzioni e delle relative responsabilità, rendendo sempre difficile il processo delle direttive e della materiale condotta della guerra.

Il presupposto fondamentale della inammissibilità che l'Aviazione non dia tutto in caso di bisogno, certezza questa ormai acquisita al patrimonio morale dell'Arma per inconfutabili prove da essa fornite, dovrebbe garantire l'assoluta impossibilità di una evasione dalle direttive superiori o di una insufficiente collaborazione con le altre Armi, quando anche la nostra dovesse integralmente dipendere da chi ne conosce profondamente le possibilità e ne può regolare, per competenza, sensibilità professionale e chiara visione della consistenza presente e futura, il ragionevole dosamento e lo sforzo.

#### NOVA POLEMICA SULL'UNITÀ E L'AUTONOMIA DELL'AVIAZIONE MILITARE

*Se il mondo dev'essere distrutto dalla bomba atomica, questa polemica non serve; se le Forze Armate italiane sono destinate ad essere abolite, questa polemica non le riguarda.*

[Nota di M. - N.d.C.]

#### UNA QUESTIONE S'È RIAPERTA

L'Aviazione militare quando nacque disse alle forze armate sorelle: ognuna di Voi esiste per combattere la forza armata nemica simile, l'esercito contro l'esercito, la marina contro la marina; io vengo per attaccare nel territorio nemico tutte le potenze economiche industriali psichiche che costituiscono le possibilità di incremento e di ripristino dell'Esercito e della Marina, che costituiscono la resistenza della nazione avversa; io vengo anzitutto per impedire che l'aviazione nemica faccia altrettanto, per sopraffarla, neutralizzarla, annichirla se possibile. Questo mio compito è nuovo, trascende le vostre possibilità per quanto grandi esse siano, mi individua, mi conferisce un carattere organicamente unitario, rende la mia opera distinta dalla vostra, inconfondibile, sebbene concomitante allo scopo comune.

L'Esercito e la Marina assentirono.

L'Aviazione, arma mobile e manovrabile per eccellenza, è la tipica forza armata di cui dovrebbe poter disporre il Comando Supremo, per scatenarla, di volta in volta, là dove la situazione lo richiede e con le modalità che al Comando Supremo dovrebbero esser suggerite dal comandante unico ed unico responsabile delle forze aeree.

*Fin qui lo studio del mio Amico.*

*A me pare che in esso è implicita qualche efficace risposta alle tesi sostenute nei due articoli che ho citato; e vi è implicita una critica severa alla condotta della guerra aerea italiana.*

*Ma vorrei augurare che gli aviatori sentano il bisogno d'interloquire numerosi.*

*Non so se l'Italia potrà ancora avere una forza aerea; ma discuterne fin d'ora l'ordinamento ed i rapporti con le altre forze armate è forse il modo migliore per non trovarsi di fronte a qualche fatto compiuto che potrebbe suscitare critiche tardive.*

Veramente gli zelatori dell'Armata Aerea proclamavano asserzioni assai più clamorose e gli zelatori dell'Esercito e della Marina ad esse non assentirono affatto.

Venne la guerra. Il compito nuovo che trascende qualsiasi possibilità delle altre due forze armate fu adempiuto, ma insieme ad esso, più assillanti di esso, più quotidiani, più assorbenti energie umane e materiali, più fruttiferi in apparenza di risultati immediati, sorsero i compiti aviatori d'intervento contro l'Esercito e contro la Marina del nemico.

Ed ora gli zelatori dell'Esercito e della Marina insorgono, ed esclamano: la situazione è mutata, gli insegnamenti della guerra dimostrano errata la tua Dottrina, perciò l'Aviazione non deve più considerarsi distinta e separata da noi, o almeno una aliquota di essa deve far parte dell'Esercito ed un'aliquota di essa deve far parte della Marina.

Citiamo alcune asserzioni che si leggono su riviste non aviatorie:

– «L'arma del cielo è divenuta un fattore decisivo della guerra terrestre e marittima»... «è divenuta tale che ai nostri giorni, quando manchi il suo intervento sul campo di battaglia, può andare irrimediabilmente compromessa la sorte di qualunque esercito e di qualunque flotta, per quanto agguerriti valorosi e potenti, e perfino se più forti dell'esercito e della flotta nemica e capaci, in assenza dell'aviazione da

ambo le parti, di riportare una completa vittoria sull'avversario. La possibilità o l'impossibilità del concorso aereo divengono ragioni determinanti nel decidere una operazione o nel rinunciarvi, nell'attuare una avanzata o una ritirata». Affermano tali zelatori: la Dottrina con la quale ti annunciasti al mondo, Dottrina che da te stessa escogitasti, s'è dimostrata inadeguata alla realtà della guerra. Le nostre influenze le cui «componenti equilibratrici e compensatrici avrebbero dato alla dottrina della guerra aerea italiana la sua sferica e completa costituzione, non furono immesse o furono introdotte in misura insufficiente».

Essi aggiungono: «La cosiddetta – guerra aerea autonoma – è forma secondaria incompleta e imperfetta d'impiego, rispetto alle forme fondamentali che sono la guerra aero-terrestre e la guerra aero-marittima».

«A tale forma di guerra si deve ricorrere o quando non sia possibile fare diversamente (caso classico: quello della lotta contro la Gran Bretagna), ovvero per impiegare la eventuale esuberanza delle proprie forze aeree, dopo avere cioè provveduto a soddisfare per intero le esigenze offensive e difensive basilari della guerra aero-terrestre ed aeronavale».

Ed ancora: «L'impiego a largo raggio, all'interno dei territori nemici, mediante incursioni che non abbiano alcun legame diretto con le operazioni dell'Esercito e della Marina, non debbono evidentemente essere escluse; esse possono assurgere anche ad una grande importanza, possono perfino conseguire risultati grandiosi, ma non si devono mai preferire od anteporre alle azioni belliche coordinate di due o di tutte e tre le forze armate, quando queste siano possibili».

Ed ancora: «Le forme più redditizie, le forme fondamentali dell'impiego dell'Aviazione sono quelle che si svolgono a contatto di gomito e con assoluta simultaneità e convergenza di sforzi con le altre forze armate; così da fare di varie attività un'attività sola, di varie imprese una sola impresa, di diverse vittorie una vittoria unica».

Al leggere queste ed altre parole i cuori degli aviatori hanno un soprassalto; essi vi sentono negate tutte le concezioni instillate loro per tanti anni; vi sentono contrastati tutti i sentimenti ispirati loro nella vita militare, dall'Accademia allo Stormo, dalle scuole di pilotaggio ai cieli di guerra; e il loro primo impulso è di reagire.

Penso che la reazione polemica sia legittima soprattutto perché i zelatori suddetti non si peritano di trarre, dalla loro deplorazione degli estremismi aviatori, illazioni altrettanto estremiste in senso opposto. Ma la polemica non basta; il contendere sulle parole, il rimbeccare sulle argomentazioni, il respingere le conclusioni, il rintuzzare taluni programmi d'ordinamento e di dipendenza che svelano i particolarismi delle altre Forze Armate, non possono esimerci dal riconoscere che *un problema s'è riaperto* da quando la guerra ha messo alla prova le premesse e le consistenze della preesistente Dottrina; è il problema della unità e della autonomia *organica* della Forza Armata dell'Aria. Poiché tale unità e tale autonomia hanno profonde radici nella nostra coscienza di aviatori, dobbiamo, a parer mio, ritrovarne ed esprimere le legittimazioni razionali.

#### CAMPO D'AZIONE AVIATORIO

L'Esercito agisce sulla terra e la Marina sul mare. È ben vero che l'Aviazione agisce sopra la terra e sopra il mare, pur tuttavia v'è un campo d'azione suo proprio, esclusivo, inconfondibile con quelli delle altre forze armate, un campo d'azione che se l'Aviazione non esistesse non sarebbe teatro d'operazioni. Esso si estende su *quella* terra e su *quel* mare che sono, rispettivamente all'Esercito ed alla Marina, preclusi ed inaccessibili in una determinata fase della guerra e talvolta per tutta la guerra.

*Campo d'azione esclusivo* d'una Forza Armata è quello dove può giungere l'offesa di quella sola Forza Armata, qualsiasi l'elemento, terra o mare o aria, che lo compone, e qualsiasi gli obiettivi che quella Forza Armata vi può offendere.

Ciascuna delle tre Forze Armate (Esercito, Marina, Aviazione) si muove in un proprio elemento, terra o mare o aria; tuttavia il campo di azione d'ognuna può trascendere il definito elemento, e giunge fin dove può giungere la propria capacità d'offesa, sia per lo scopo più propriamente offensivo sia per lo scopo più propriamente difensivo.

Bisogna dunque distinguere fra l'*elemento* (terra, mare, aria) e il *campo d'azione*.

L'elemento è proprio d'una determinata forza armata per ragioni *fisiche*; il campo d'azione è proprio d'una determinata forza armata per ragioni *belliche*.

*Il campo d'azione esclusivo varia con gli eventi bellici*; quando il campo d'azione non è esclusivo, può essere denominato *campo d'azione comune* a due o a tre Forze Armate.



L'Esercito e la Marina *non hanno* un campo d'azione esclusivo, bensì il loro campo d'azione è *sempre* comune con l'Aviazione e talvolta con l'altra Forza Armata.

Il loro campo d'azione si chiama perciò rispettivamente *aero-terrestre* ed *aero-marittimo*.

Ma per l'Aviazione un campo d'azione esclusivo *esiste* ed è tutto quello dove la capacità di azione delle altre forze armate non giunge, qualunque sia l'*elemento* che essa sorvola; nessuna parte di esso può prendere il nome di *aero-terrestre* od *aero-marittimo*, se non qualora per mutati eventi l'Esercito o la Marina vi possano far giungere la propria difesa.

(Nota per i pedanti: in tutto quanto sopra, abbiamo alluso alle tre forze armate d'uno stesso gruppo belligerante, perché è evidente per esempio che l'Aviazione operando sulla terra nemica, situata nel proprio campo d'azione esclusivo, agisce in un campo che è *aero-terrestre* rispetto alla Aviazione ed all'Esercito del nemico).

Nella visione complessiva della guerra, sembra fin d'ora risultare evidente:

- che l'Aviazione operante nel proprio campo d'azione esclusivo non debba dipendere da una delle altre due forze armate, bensì da un Comando Supremo a tutte ed estraneo a ciascuna;
- che nessuna aliquota dell'Aviazione, nessuna sua specialità d'impiego sia tecnicamente incapace di operare nel «campo d'azione esclusivo», oltre che essere capace di operare nel campo comune (*aero-terrestre* od *aero-marittimo*);
- che in diverse fasi successive, come in diversi settori simultanei, si possa chiedere all'aviazione di qualsiasi specialità di operare *ora* nel campo esclusivo, *ora* nel campo comune, *qui* nel campo esclusivo, *là* nel campo comune;
- che la mobilità dell'Aviazione o meglio della potenza offensiva e difensiva dell'Aviazione possa consentire un suo concentramento di sforzi in un determinato settore del campo *aero-terrestre* o in un determinato settore del campo *aeronavale*; e se ciò è possibile, ciò dunque sia talvolta *inderogabile*;
- che pertanto una dipendenza *organica, perdurante*, anche solo di un'aliquota dell'Aviazione da un'aliquota d'altra Forza Armata, oltre ad essere teoricamente illogica, possa condurre praticamente a tenere inoperose, o meno fruttuosamente operose, aliquote d'Aviazione che altrove occorrerebbero; può impedire quella concentrazione di sforzi che, sia

pure dentro taluni limiti tecnici e logistici, è altrimenti possibile e desiderabile.

L'avere definito che una parte delle Forze Armate si trova nel campo d'azione esclusivo dell'Aviazione, ci porta a rilevare che in tale campo d'azione esiste altresì una categoria di obiettivi che potremmo chiamare generali o nazionali, la cui efficienza si ricollega bensì a quella delle forze armate e del potenziale per il loro ripristino, ma non s'identifica con esse pur essendovi mescolata. Questa categoria di obiettivi riguarda la *vita civile* della nazione nemica, nelle sue molteplici forme, industriali, commerciali, culturali, edonistiche, sentimentali.

#### FORZE ARMATE E POTENZIALE DI RIPRISTINO

Ogni potenza bellica del nemico, ogni sua forza armata nasce, si organizza, si forma, si rinnova e in parte si trasporta, esclusivamente (o quasi) nel campo d'azione che è *proprio ed esclusivo* dell'aviazione nostra, ossia fuori delle possibilità di efficacia delle altre due Forze Armate; anche una notevole parte delle Forze Armate *in atto* e perfino alcune delle Forze Armate *in azione* si trova in tali condizioni.

L'Aviazione può offendere (e può poco o molto distruggere) le risorse di qualsiasi genere, sia umane sia materiali, che permettono al nemico di predisporre le forze armate e di combattere con esse ogni forma di guerra.

Per la decisione di offendere qualsiasi degli obiettivi di tale categoria che trovansi permanentemente o transitoriamente nel campo d'azione esclusivo dell'Aviazione non occorre l'intervento del comando dell'Esercito o di quello della Marina; basta invece il comando dell'Aviazione in nome e per conto del coordinatore Comandante Supremo.

Quest'ultimo, per le direttive che impartisce circa la scelta degli obiettivi, o meglio delle categorie d'obiettivi sulle quali portare l'efficacia offensiva dell'aviazione, con maggiore urgenza o maggiore intensità, possiede, in quanto *Supremo* anche rispetto alle altre due forze armate, tutti gli elementi d'informazione e di giudizio che queste ultime possano porgere.

In ogni modo il Comandante Supremo sa che, qualsiasi il genere delle potenza bellica nemica che si sta formando e qualsiasi lo stadio in cui si trovi tale formazione, egli non ha che una forza armata da impiegare per impedire a quella potenza di trovarsi prima o dopo *in atto* o per ritardare, ostacolare, attenuare la sua entrata in atto; questa Forza Armata si chiama Aviazione.



L'esercito in pratica non può che agire contro l'esercito nemico in azione; la marina in pratica può agire, oltre che contro la marina nemica in azione, anche contro quegli elementi dell'esercito nemico in atto che siano nello stadio del trasporto marittimo; entrambi possono agire contro l'aviazione nemica, ma soltanto con azione strettamente difensiva. Invece l'Aviazione, nel senso più completamente offensivo oltreché esplorativo e difensivo, può agire contro le tre Forze Armate *in azione*, contro quelle *in atto*, e contro quella parte del potenziale bellico che prepara, ausilia e ripristina le tre forze armate in atto. O si tratti di grosse unità dell'esercito nemico che si stiano formando o stiano muovendosi per avviarsi alla lotta terrestre, o di una flotta o un convoglio navale che transitino nei mari, o di fabbriche di munizioni o di armi delle quali occorra ridurre la produzione, o di una intera zona o categoria d'industrie belliche che sia bene paralizzare, o di una rete ferroviaria da sconvolgere, o di una serie di arsenali marittimi da danneggiare, *qualsiasi* lo stadio della forza armata nemica non in azione, *purché* sia fuori del raggio d'azione della forza terrestre o della forza navale, il comandante supremo ha una forza per agire, poco o molto che essa possa, una sola: l'Aviazione.

*Purché* sia fuori anche del raggio d'azione navale! Ma v'è una fase, quella del trasporto marittimo, in cui la potenza bellica nemica, anche se si trovi nello stadio «materie prime che vanno verso i luoghi di lavorazione», anche se si trovi nello stadio «grandi unità organiche dell'esercito che vanno verso il teatro operativo terrestre», è soggetta alla *possibilità* che la forza armata navale, con le unità di superficie o con quelle subacquee, l'attacchi e la distrugga. V'è bisogno di dimostrare questo dopo una guerra nella quale, complessivamente parlando, le unità navali d'un belligerante prevalsero nell'azione di superficie e le unità navali dell'altro belligerante prevalsero nell'azione subacquea?

Non v'è bisogno; perciò è necessario studiare se sia possibile nella pratica quotidiana delimitare il campo d'azione esclusivo dell'aviazione e quindi in corrispondenza il campo d'azione aero-terrestre e quello aero-marittimo.

Su terra, ossia nei rapporti con l'esercito proprio, ciò non è difficile, perché anche nella più intricata guerra di movimento il terreno dove può giungere la capacità d'offesa di tale esercito è in ogni momento abbastanza ben definito. Il problema nei rapporti dell'Aviazione con l'esercito è in *primo esame* chiara-

mente risolto definendo che *là dove l'esercito amico si trova ivi è il campo d'azione aero-terrestre*.

Sul mare tale delimitazione a priori è meno agevole, perché la forza navale è più mobile di quella terrestre, è il limite a cui la sua capacità d'offesa può giungere in ogni momento è valutato in modo diverso a seconda della coscienza... e dell'amor proprio della forza armata interessata. Tuttavia anche nei rapporti della aviazione con la marina il problema, *in primo esame*, è chiaramente risolto definendo che *là dove unità navali amiche effettivamente e realmente si trovino in ogni determinata contingenza, ivi è campo d'azione aeronavale*; dove non si trovino, o per difetto numerico o qualitativo di mezzi, o perché l'intervento non riesca ad essere tempestivo, *là è campo d'azione esclusivo dell'Aviazione*. Vi può essere dubbio su tal punto?

*Campo d'azione esclusivo dell'Aviazione è evidentemente quello dove essa sola può giungere, così come sarebbe se l'esercito amico o la marina amica non esistessero.*

Vi può essere dubbio?

Concludendo le grandi categorie di obiettivi che l'Aviazione può offendere sono tre:

Quelli di carattere generale o nazionale, ossia costituenti la vita civile.

Quelli costituenti le forze armate in preparazione, in ripristino, in atto (comprese quelle in trasloco), in azione, che si trovino però ancora nel campo d'azione esclusivo dell'aviazione.

Quelli costituenti le forze armate che si trovino nel campo d'azione aero-terrestre ed aero-navale.

Il fatto che gli obiettivi delle prime due categorie si trovino spesso mescolati, non lede la legittimità della predetta classificazione e le sue conseguenze pratiche nei riguardi della questione impostata al principio del presente capitolo.

## INTERCAMBIO DELLE ARMI

Quando gli aviatori silurano navi nemiche sostituiscono i siluri delle navi, quando gettano bombe sulle navi nemiche sostituiscono i cannoni delle navi; questa sostituzione, questo *intercambio* fra armi aeree e armi navali è pienamente gradito agli aviatori, anzi è oggetto per essi di lodevole spirito d'emulazione rispetto ai combattenti della Marina; anzi i più fervidi tra gli aviatori sostengono che da questa possibilità di sostituzione deriva una tale valutazione della forza armata dell'aria, da renderli alteri e da giustificare che fin dal tempo

di pace siano devoluti alla preparazione dell'Aviazione anche una parte dei fondi che se l'Aviazione medesima non esistesse sarebbero devoluti alla Marina.

Non è questo il luogo per approfondire se tali pretese siano giuste; quanto sopra non è che una premessa obiettiva per giungere alle considerazioni qui di seguito esposte.

Aggiungiamo ancora: forse che gli aviatori quando vengono avvertiti della esistenza di navi nemiche da offendere lo fanno «a malincuore»? Non può dirsi, invece ne sono felici, e d'altronde sarebbe strano che fosse altrimenti; essi non si rammaricano punto allorché *non* siano le navi amiche ad avere lo stesso incarico offensivo; anzi ne traggono ancor più quell'alterezza cui sopra abbiamo accennato, quella coscienza di valere sempre più, di essere saliti in pochi anni da accessori a sostitutori, da utili ad indispensabili; colpire la flotta nemica in porto o in mare aperto è per gli aviatori tanto legittimo e tanto soddisfacente quanto colpire una officina o un altro obiettivo della «guerra aerea integrale»; significa legittimare ancor più l'ascesa, l'aumento dei quadri organici, delle dotazioni di velivoli e degli stormi.

Aggiungiamo ancora che l'intercambio fra armi navali ed armi aeree può prendere due aspetti diversi o almeno due denominazioni diverse pur essendo identico l'obiettivo; ossia:

- qualora gli aeroplani offendano le navi nemiche *in presenza* di navi amiche, si dice che compiono un'azione cooperante, aeronavale, perché le navi amiche risentono *immediatamente* il beneficio dell'intervento aereo;
- qualora gli aeroplani offendano le navi nemiche *in assenza* di navi amiche, allora si dice che compiono un'azione autonoma, di «guerra aerea» perché le navi amiche non risentono il beneficio dell'intervento aereo e dei suoi risultati se non nel campo strategico.

In entrambi i casi l'aviatore è contento; più contento quando l'arma aerea agisca da sola, ma siccome la presenza e l'azione simultanea dell'arma navale non significa la dipendenza dell'arma aerea da quest'ultima, l'aviatore ha la gioia e l'alterezza d'avere i combattenti del mare testimoni delle proprie imprese; anzi dalla simultaneità *s'avvantaggia avvantaggiando*, perché le navi nemiche da doppia parte impegnate reagiscono meno efficaci verso entrambi.

Infine rileviamo che l'arma aerea si muove più veloce dell'arma navale, perciò può vigilare più vasta superficie a parità di tempo, può offendere più pron-

tamente della marina a simultaneo allarme ricevuto, *non* rischia di impegnarsi contro le navi nemiche senza potersene più sottrarre qualora risulti in situazione d'inferiorità; perciò, anche se i reparti aerei che intervengono in una determinata occasione avessero potenza offensiva minore di quella dei reparti navali che potrebbero intervenire nella occasione stessa, l'intercambio fra arma aerea ed arma navale è in taluni casi vantaggioso.

Anche queste ultime osservazioni hanno un intento obiettivo, ossia prescindono dal giudicare o sostenere la legittimità o non legittimità dei concetti e delle terminologia cui si riferiscono; esse non sono che premesse a considerazioni qui di seguito esposte.

Le considerazioni essenziali che ci proponiamo di esporre consistono anzitutto in un *parallelismo* tra l'intercambio delle aeree con le armi navali e l'intercambio delle armi aeree con le armi terrestri.

Se offendono un parco di carri armati a duecento chilometri dalla linea del fronte gli aviatori pensano di aver compiuto un'azione di guerra aerea e ne sono soddisfatti.

Se invece offendono gli stessi carri armati quando si trovino a cinque chilometri o cinque ettometri dalla stessa linea del fronte, gli aviatori pensano d'aver compiuto un'azione cooperante a quella terrestre, hanno la coscienza d'aver compiuto un dovere, ma sono indotti a pensare: perché le truppe non provvedono a questa bisogna con le proprie artiglierie o le proprie mitragliere pesanti?

Questo fatto psicologico si è verificato nelle Forze Armate di qualsiasi Nazione; è una *realtà*; come tale ci richiede di non chiudere gli occhi per non vederla, ma aprirveli bene sopra, sottoporla a riflessione, dedurne conseguenze e direttive; lasciar le cose come stanno finché la raffica passi significa dimenticare il problema quando la raffica è passata.

L'Aviazione si muove veloce, supera le asperità del terreno, quando ha esaurito le munizioni torna a riprenderne, *non* rischia di impegnarsi contro le forze terrestri nemiche senza potersene più sottrarre qualora risulti in situazione d'inferiorità; tutto ciò è in perfetto parallelismo con quanto avviene nel mare e cui sopra accennammo.

Le forze terrestri talvolta nell'incalzare il nemico che si ritira non fanno a tempo a far avanzare le proprie artiglierie della potenza richiesta, o le loro munizioni, perché il terreno si oppone; talvolta non hanno in quel settore dotazioni sufficienti di determinate armi o munizioni o determinati veicoli che sarebbero necessari;

infine talvolta le forze terrestri sono sopraffatte dalle similari nemiche, subiscono una crisi psicologica o logistica, *fanno appello all'arma aerea*, chiedono l'*intercambio delle armi*.

Allora l'aviatore interviene, sostituisce con le proprie mitragliatrici le similari che le truppe non hanno o non possono adoperare, sostituisce con le proprie bombe i proiettili d'artiglieria che le truppe non hanno o non possono sparare, sostituisce nel cielo del combattimento terrestre l'artiglieria contraerea che fosse risultata insufficiente, sostituisce il servizio logistico che non fosse in grado di funzionare.

L'aviatore agisce con tutto lo slancio, con tutto lo spirito di sacrificio, non bada a fatiche né a perdite, ma... agisce «a malincuore», ... perché pensa che nello stesso tempo duecento chilometri o duecento miglia più in là vi sarebbero tanti appetitosi obiettivi di «guerra aerea integrale» contro cui usare le stesse mitragliatrici o le stesse bombe.

Perché tutto questo? Perché, in situazione parallela, su mare l'Aviazione pensa in un modo, e su terra pensa in un altro? Il parallelismo può rilevarsi rispetto a tutte o quasi le considerazioni espresse nell'inizio di questo capitolo a riguardo dell'intercambio fra arma aerea ed arma navale: anche qui la simultaneità delle azioni aeree e terrestri *s'avvantaggia avvantaggiando*; anche qui l'impresa aerea, sempre efficace e gloriosa, ha testimoni ammiranti i combattenti «di superficie»; anche qui l'arma aerea dimostra una maggiore propria versatilità ed utilizzabilità, perciò induce altrui a una maggiore valutazione di se stessa; anche qui sostituisce in parte un'arma più anziana ma in alcuni casi meno pronta o meno sufficiente; anche qui, infine, l'arma aerea aggiunge buone ragioni per un sempre maggiore incremento dei quadri organici, dei mezzi materiali, degli stormi, cioè del proprio bilancio finanziario.

Perché dunque quella disparità di parere quando si voli sopra il mare e quando si voli sulla terra?

#### UNA METAFORA DIMOSTRATIVA

*Supponiamo* che esista un unico Corpo od Ente automobilistico destinato al servizio di tutte e tre le forze armate (ed anche per esempio degli altri organi statali); per chi lo governasse sorgerebbero i problemi:

- di dar disponibilità continua degli autoveicoli a qualsiasi degli utenti che ne avesse veramente bisogno, nella misura veramente necessaria e con la tempestività veramente corrispondente allo scopo;

- di restringere od anche annullare la suddetta disponibilità al riguardo di tutti gli altri utenti allorché uno di essi per una ragione suprema richiedesse la *concentrazione* di tutti gli autoveicoli o della maggior quantità di essi per un determinato scopo in un determinato tempo ed eventualmente in un determinato territorio.

Sorgerebbe cioè un problema di *disciplinamento* per la più razionale *utilizzazione* sia normale sia straordinaria.

(Fra parentesi questo problema esiste dovunque un autoreparto piccolo, grosso o grossissimo faccia servizio per alcuni parecchi o molti comandi, direzioni o simili «utenti»).

Sviluppiamo:

*Primo:* Ciascuna delle tre Forze Armate dichiara di aver bisogno di adoperare automobili, ossia vuole essere «utente» dell'unico Servizio Automobilistico; siccome ciascuno è buon giudice dei propri bisogni ed espone le buone ragioni che lo inducono a chiedere, stabilmente od occasionalmente, dappertutto o localmente, l'intercambio delle proprie carrette con gli autoveicoli del Servizio, un Comando Superiore per tutte determinerà, disporrà, disciplinerà in definitiva.

*Secondo:* Se, fatta la somma dei fabbisogni reali e riconosciuti si vedrà che il Servizio Automobilistico è insufficiente, si provvederà ad incrementarlo di uomini, di quadri, di materiali, di reparti, di bilancio finanziario; e di ciò i più contenti dovranno esserne gli automobilisti.

*Terzo:* Se l'incremento non fosse possibile, allora l'organo superiore a tutti gli utenti stringerà ulteriormente i fabbisogni determinati e il disciplinamento del servizio, contesterà la necessità di taluni impieghi automobilistici a qualche utente che risulti troppo prodigo; ossia provvederà a ciò cui si provvede di continuo in ogni altro servizio ogni volta che le richieste siano molte e le dotazioni siano poche.

*Quarto:* Fermo restando quanto sopra per le esigenze normali di pace o di guerra, il Comando Superiore, in caso di emergenza concernente una delle Forze Armate, non starà a contestare o a discriminare troppo sottilmente le richieste, ma destinerà tutti gli autoveicoli possibili alla richiedente, decurtandone anche dai bisogni normali delle altre.

*Quinto:* Se alla fine tutto riuscisse inutile, qualora il comando dell'unico servizio automobilistico non riuscisse nel suddetto disciplinamento *razionale* per la suddetta utilizzazione *razionale*, che cosa ne seguirebbe, dopo averne cambiato il comandante e aver



constatato che l'inconveniente tuttavia non viene eliminato?

Forse ne conseguirebbe che ad uno o più degli «utenti» verrebbe negato quanto richiedono, malgrado ogni legittimità della richiesta? Sarebbe troppo comodo sopprimere il problema per dichiarare di averlo risolto, mandare a piedi l'utente per dichiarare funzionante il servizio automobilista.

L'unica conseguenza sarebbe che *l'unicità del servizio automobilistico verrebbe spezzata d'autorità*, che si creerebbero tanti servizi automobilistici per quanti sono gli utenti e che di fronte al vantaggio di lasciare a ciascuno di essi la piena disponibilità, autorità, responsabilità e gravame finanziario per l'aliquota di servizio automobilistico risultante, si avrebbero i seguenti danni:

- pluralità degli organi tecnici, approvvigionatori, ripristinatori, immagazzinatori, recuperatori, nonché degli organi amministrativi e di altri simili che prima erano unici;
- pluralità delle basi, dei parchi, delle rimesse, delle officine, dei criteri di servizio, anche là dove per ragioni territoriali essi erano unici;
- pluralità degli organi didattici, dei ruoli organici e di tutte le questioni inerenti al personale, con minore ampiezza nei ruoli per tutti, con più bassi vertici gerarchici, con minore selezionabilità, eccetera;
- esuberanza in tempi normali ed insufficienza in tempi eccezionali dei mezzi materiali e del relativo personale per ogni separato servizio;
- impossibilità, od almeno difficoltà gravi, che in caso di supreme ragioni tutti o quasi gli autoveicoli vengano concentrati a favore di un solo utente per uno scopo determinato, in determinato tempo ed eventualmente in determinato territorio.

#### L'UNICITÀ DELL'AVIAZIONE

Sappiamo bene che non esiste un Servizio Automobilistico unico per le tre Forze Armate, come non esiste un unico Servizio Sanitario, o un unico Servizio Amministrativo o un unico Servizio Telefonico e così via dicendo; e non è nostro proposito argomentare pro o contro una delle suddette unificazioni; abbiamo soltanto esposto una metafora e crediamo che più trasparente e più dimostrativa non potrebbe essere; sappiamo anche che l'Aviazione non è un «servizio» ma una forza armata combattente, con una dignità, una sovranità, una importanza che non la rendono assimilabile a un servizio per quanto essenziale e dinamico possa essere.

Sappiamo che nell'Esercito (non parliamo di quello italiano ma di uno qualsiasi) non basta mai il quantitativo di aviazione che ha disponibile; che nelle «emergenze» favorevoli o contrarie (per esempio ripiegamento del nemico o proprio ripiegamento) le unità dell'Esercito tendono ad eccedere nelle richieste d'intervento della Aviazione; sappiamo che alle grandi unità dell'Esercito non basta che l'Aviazione sia «disponibile» ma che esse ritengono necessario averla alle dipendenze, possibilmente organiche ma almeno «per l'impiego»; sappiamo che tutto ciò non garba agli aviatori (non parliamo degli italiani ma di quelli di qualsiasi nazione) perché essi hanno un programma di «guerra aerea integrale» e non concordano troppo nei vantaggi ipotizzati per la guerra aerea cooperante.

Non entriamo qui nel merito delle legittimità di tale ultima opinione; qui vogliamo argomentare non sui programmi e tanto meno sulle Dottrine, ma su pratiche, materiali, quasi banali constatazioni inerenti al bisogno che l'Esercito afferma d'avere dell'intervento aviatorio.

Se gli eventi della guerra trascorsa non bastassero a dimostrarlo, tanto per i casi di offensive vittoriose quanto per i casi di difensive sfortunate, basterebbe il raziocinio a dimostrare che:

- se l'esercito *vuole* riprendere la sua mobilità (che nella prima guerra europea sembrò per sempre paralizzata a causa d'una supremazia della difensiva che diventò Dottrina e che fu poi ripudiata dal raziocinio e smentita dai fatti)...
- se l'esercito è *costretto* a riprendere la mobilità (sia pure verso l'indietro)...
- se i cannoni e le mitragliatrici non mettono le ali per superare l'impervio terreno...
- se le munizioni e le truppe di rinforzo non mettono le ali per superare distanze altrimenti proibitive...
- se tutto ciò ed altro ancora è una realtà e non si seppe o non si poté evitare che accadesse, allora bisogna dar credito ai comandi dell'Esercito che chiedono l'intervento delle Ali Armate, la *disponibilità* della Aviazione...

... allora una alternativa si presenta, parallela a quella che abbiamo espresso circa il metaforico servizio automobilistico:

- o l'Aviazione (di qualsiasi nazione) si dimostra *disponibile* ed ha fiducia nel Comando Supremo moderatore, e allora le richieste dell'Esercito tenderanno a crescere, ma l'Aviazione conserverà la propria unità e tenderà a crescere, ciò di cui i primi a compiacersi saranno gli aviatori; i quali non hanno



voce per giudicare se le armi terrestri siano poche o poco munizionate o poco mobili rispetto ai bisogni; essi hanno tutto l'interesse a sostituirle con le armi proprie, a fare l'*intercambio*;

- oppure l'Aviazione persiste nel suo esclusivismo per la guerra aerea integrale, e allora l'unità rischia di venire vulnerata, *gli sviluppi fatali dell'arte e scienza militare «complessive» avranno il loro corso* nonostante le Dottrine aviatorie, le diatribe e le polemiche.

In tal deprecabile caso, accanto all'Armata Aerea per la guerra integrale rinasceranno una Aviazione dell'Esercito e una Aviazione della Marina per esplorare, per offendere, per difendere, per trasportare.

E per di più esse nasceranno con *caratteristiche specifiche per lo specifico impiego*, tali che non risulteranno bene utilizzabili per la guerra aerea integrale; in tal modo al danno organico s'aggiungerà il danno strategico dell'avere una aliquota di forza aerea *non concentrabile* per detta guerra integrale; ossia non si potrà ripetere quell'integrale passaggio a diverso criterio strategico che l'Aviazione di alcuni paesi ha fatto, nella guerra recente.

Il danno futuro d'una tripartizione dell'Aviazione militare sarebbe comune ai tre utenti, ma verrebbe trascurato per l'immediato vantaggio, cui solo gli aviatori farebbero obiezione.

Pessimo mestiere, il profeta; tuttavia ci dichiariamo certi che ormai è iniziata per l'Aviazione una nuova storia concettuale e forse anche organica, corrispondente al sempre più intimo connubio operativo fra terra e cielo *per un esercito sempre più dinamico ed una aviazione sempre più versatile*, e che la Dottrina aerea esclusivista resterà nella soffitta donde nessuna *euristica* riuscirà più a trarla fuori<sup>5</sup>. Pei rapporti con la Marina sia detto analogamente.

Per scongiurare l'altrimenti ineluttabile comune danno, bisogna che Aviazione da una parte ed Esercito e Marina dall'altra, facciano entrambi qualche rinuncia; la prima rinunci al suo esclusivismo strategico, i secondi rinuncino ad ottenere che l'aviazione operante in collaborazione, sia posta alla propria dipendenza organica od anche a quella «per l'impiego» perché potranno bastare le direttive del Comando delle tre Forze Armate nell'intero teatro operativo.

5. L'allusione è scherzosa; l'*euristica* o «scienza del trovare» (anzi dottrina del trovare) è stata così nominata da un valentissimo Tecnico che forse è inopportuno citare qui.

Concludendo, ci sembra necessario che non una aliquota dell'Aviazione ma tutta l'Aviazione sia disponibile per collaborare, che essa operi in solido spirito con l'Esercito e con la Marina fino all'estremo delle proprie forze, fino all'ultimo velivolo e all'ultimo pilota.

## DISPARITÀ DI VOCABOLARIO

Allo stato degli animi, quando l'Aviazione asserisce «eccomi tutta disponibile per cooperare» si rischia forte che essa per cooperazione intenda una cosa diversa da quello che l'Esercito intende; altrettanto anche per quel che diciamo qui di seguito, vale per la Marina.

Si potrebbe sperare che l'Aviazione stessa, essendo in grado di esplorare, potendo essa sola giudicare le *possibilità* tecniche meteorologiche ed orarie d'un intervento, sapesse e volesse anche giudicare d'iniziativa il luogo, il tempo e l'intensità che siano *necessarie* od opportune ed attuare l'intervento medesimo, vuoi nel campo tattico, vuoi in quello strategico.

Ma assai probabilmente le opinioni dei due interessati, Esercito ed Aviazione, risultano discordi, tanto caso per caso quanto in tesi generale.

Nella migliore delle ipotesi, l'Aviazione *tende* ad ammettere un intervento nel campo strategico, invece l'Esercito *tende* a preferire l'intervento nel campo tattico.

Ciò che può anche equivalere: per l'Aviazione a intervenire soltanto quando, dove, e contro quegli obiettivi che interessino l'intero scacchiere operativo; per l'Esercito a chiederne l'intervento per ogni contingenza anche se concerna una delle minori sue Grandi Unità.

Evidentemente durante le operazioni belliche, l'Esercito, a chiedere gli interventi aviatori, non vi rimette niente; anzi più interventi di tal genere ottiene contro l'esercito nemico, tanto nel campo tattico quanto in quello strategico, più esso risparmia le proprie energie, i propri mezzi, le proprie vite.

Altrettanto evidentemente l'Esercito apprezza molto più gli interventi chiesti che quelli ottenuti senza richiesta; più quelli previamente concordati e coordinati che quelli d'iniziativa improvvisa ed autonomi; ancor più apprezza quelli nei quali l'Arma dell'Aria agisca come ogni arma terrestre secondo gli ordini del Comando operante terrestre.

Ma in tal modo gli Aviatori hanno quattro categorie di ragioni per intervenire «a malincuore»:

- ragioni dottrinali, che stanno alla base della questione, che rendono secondo loro essenziale la guerra aerea integrale e secondaria la guerra aerocooperante; e ragioni concettuali nel dettaglio perché gli aviatori presumono avere, per deliberare un intervento, maggiori elementi di giudizio di quanti non ne abbiano i comandi terrestri, e mal si acconciano al giudizio e alle richieste di questi ultimi;
- ragioni d'ordine economico-finanziario in senso lato, in quanto, pur ammettendo che la guerra è comune, pur ammettendo che i bilanci bellici hanno una elasticità diversa da quelli di pace, gli aviatori considerano che i mezzi (personale e materiale) creati a spese del proprio bilancio e che costano anche tempo ed energia, vengono logorati a beneficio di un'altra forza armata, e sottratti alla guerra aerea integrale;
- ragioni d'ordine morale, di prestigio; in quanto, se esiste una sensibilità di tal genere tra fanti ed artiglieri, fra genieri e cavalieri (ed è bene che esista entro moderati limiti) è pur legittimo che esista fra chi opera nell'aria e chi opera sul terreno, anche se il pensiero supremo della Patria affratelli;
- ragioni d'interessi «di categoria», che sono gli ultimi, ma non sono spregevoli fino a che gli uomini siano umani; gli aviatori, i quali fino al termine della guerra europea 1914-1918 videro misconosciuta l'importanza dell'Aviazione, che dopo la guerra lottarono, si unificarono, progredirono, crearono una somma di interessi morali e materiali, di tradizioni, di spirito di corpo (e ruoli, tabelle organiche, prerogative, e così via) non possono volentieri vedere tutto ciò frammentato ed anche minacciato per causa della subordinazione dell'Aviazione o di sue aliquote ai comandanti dell'Esercito, sia pure per il solo impiego, ma che potrebbe estendersi prima o dopo a una dipendenza totale, giacché in tal senso basta cominciare.

E l'Esercito ha forse torto? A prescindere dalla discussione dottrinale sull'impiego dell'Aviazione, è certo che le forze terrestri, un tempo oppresse dall'incubo d'una inconclusiva guerra di posizione, hanno visto nel conflitto 1939-1945 che il *movimento è possibile*, ed è tanto più fruttuoso (se verso l'avanti) quanto più sia celermente violento; hanno visto che tale celerità ha per limite la possibilità di far avanzare i mezzi pesanti, che tale limite viene ampliato se l'Aviazione intervenga per offendere e per trasportare oltretutto per difendere e per esplorare; sanno che, *quanto più gli eventi favorevoli o contrari si succedano rapidi*,

*tanto più l'unicità di comando su tutti i mezzi destinati allo stesso atto operativo è vantaggiosa fino a diventare indispensabile*, perché non v'è tempo per gli accordi e tanto meno per la fortuita concordanza.

Tutte queste argomentazioni ci portano a constatare che, fino a quando il problema non verrà impostato in modo diverso, fino a quando non si sposteranno i dati di fatto odierni, fino a tanto che i rapporti fra le due forze armate restino in tale equilibrio instabile, si sarà costretti a *soluzioni di compromesso all'atto del bisogno*, a soluzioni di ripiego, a interventi «a malincuore», con tutto quanto di perditempo, di approssimativo, di incompleto, di empirico, d'improvvisato, ciò comporta; con tutte le beghe, le recriminazioni, le contestazioni che ne derivano; con l'alternata angoscia di ogni comandante d'aviazione in uno scacchiere o settore, il quale deve stare in equilibrio fra le richieste dei comandi truppe e le reprimende del comando d'aviazione a lui superiore.

Quando questo stato di cose si verifichi in contingenze gravi, favorevoli oppure contrarie, allora è il *pensiero della Patria che fa deplorare di non avere trovato ancora una soluzione al problema*; chi conosca la storia riservata degli ultimi anni sa che ciò è più volte avvenuto.

Bisogna riconoscere che le discussioni dottrinali in genere e quelle sull'impiego cooperante in particolare, risultano alquanto inutili; ciascuna delle due parti in causa le incoraggiava un tempo (chi non ricorda talune aspre polemiche?) sperando, se non di convincere l'altra parte, almeno di convincere chi, sopra di entrambi, avrebbe potuto decidere; ormai che le sostanziali ragioni del disparere inconciliabile non risultano più quelle dottrinali, ma (diciamo così) quelle pratiche, ciascuna delle due parti preferisce che gli inopportuni discutitori delle dottrine si tacciano; al di là d'una disparità d'opinioni v'è una divergenza d'interessi.

#### PRECONCETTI NON DOTTRINALI

Finora davanti alla questione centrale si sono chiusi gli occhi, il problema spicciolo è stato risolto «alla giornata» con arresti riprese e contromarce; dopo la guerra le polemiche riscoppiano ma è troppo tardi per questa generazione; le polemiche serviranno, se serviranno, per la generazione futura e per la guerra futura.

Non v'è il minimo dubbio che da noi l'Aviazione nella propria preparazione e nell'impiego iniziale

abbia agito in stretta connessione con i propri presupposti dottrinali; né di ciò si può darle torto; per fortuna la dottrina integrale lungo la strada della preparazione si addolcì notevolmente, altrimenti avremmo avuto soltanto grossi bombardatori armati a propria difesa e null'affatto velivoli da caccia.

Ma si può anche supporre che nella preparazione suddetta influì qualche poco il timore che talune forme d'impiego, talune caratteristiche di velivoli o d'armamento, agevolassero le altre forze armate nella tendenza a far propria una aliquota dell'Aviazione.

Tipico fra gli altri il caso del velivolo silurante a volo rasente, che fu violentemente avversato in taluni ambienti aviatori con l'affermazione che la bomba dall'alto è l'arma dell'Aviazione, che essa imbrocca il segno con una probabilità soddisfacente, e che «nave colpita è nave affondata»; in realtà il silurante aereo divenne poi l'emulo fortunato del bombardiere aereo.

Tipico il caso dell'aviazione d'assalto in genere, per le offese in picchiata od a volo rasente, su terra o su mare, specialmente adatta agli obiettivi di piccola dimensione; essa fu contrastata da chi professava la Dottrina della guerra aerea integrale perché «la distruzione dei centri demografici ed industriali» che era il suo canone, poteva accomodarsi benissimo dell'opera dei bombardieri in quota disseminanti bombe sulle vaste superfici distruggibili; ma fu avversata soprattutto da chi, considerando l'aviazione d'assalto nelle sue possibilità di battere efficacemente obiettivi di piccola dimensione, quali sono quelli che interessano le truppe a terra e le navi in mare, considerando la tradizione che fa risalire le glorie dell'aviazione d'assalto (avanti-lettera) al Carso e al Montello, conside-

rando l'interessamento sperimentale concesso dall'Esercito alla nascente specialità; ritenne che la stessa avrebbe potuto costituire il nocciolo di una *aviazione di linea* adatta alla cooperazione completa ed intima con le forze terrestri, e perciò dall'Esercito desiderata alle proprie dipendenze.

Certo si può capire che gli aviatori, i quali (ma non tutti) si proponevano di far capitolare col bombardamento le città e le nazioni, ed i quali appena ammettevano che nei *brevi giorni* occorrenti per tale impresa, convenisse possedere un po' d'aviazione da caccia per diminuire le ritorsioni dei bombardieri nemici, si può capire che considerassero accessori e trascurabili gli altri impieghi e gli altri mezzi d'azione.

Ma dopo tanta eloquente storia, cominciata nel settembre del 1939, divenuta sempre più istruttiva dopo le fallite operazioni germaniche contro l'Isola britannica, fattasi decisamente persuasiva con le operazioni degli assaltatori sovietici, si potrebbe pensare che gli aviatori abbiano cambiato parere.

\* \* \*

*Questo mio scritto non conclude, né si prefigge di concludere; sebbene sia intitolato «nova polemica» non è nelle mie intenzioni mettermi a polemizzare ma di assistere alle polemiche chiarificatrici che svilupperanno gli altri; riconosco che le note soprascritte sono per gran parte d'ordine teorico, e mi auguro che altri sappia e possa svolgere una trattazione di carattere concreto; a me bastava incitare i colleghi più giovani ad impegnare l'intelletto nei riguardi di questa questione che si è riaperta; a loro spetta, ché essi debbono ricostruire, non a me che mi firmo... GERONTE.*

## VIII

### 1. NOSTRE ALI FUTURE

(“Rivista Aeronautica”, n. 5, 1945; pseudonimo MARIO ALDROVANDI)

### 2. CONTENTARLI TUTTI

(“Rivista Aeronautica”, n. 5, 1945; pseudonimo ALDO MAI)

### 3. SPUNTI – DATECI LO SPUNTO, ALTRI CONTINUERÀ

(“Rivista Aeronautica”, n. 4, 1946; pseudonimo ALDO MAI)

### 4. ESTEROFILIA

(“Rivista Aeronautica”, n. 9, 1947; pseudonimo ALDO MAI)

*Con queste quattro lettere fittiziamente indirizzate dai lettori alla rivista ma in realtà da lui stesso compilate, M. affronta due problemi:*

- l'effettiva possibilità dell'Associazione Culturale Aeronautica di raggiungere gli scopi istituzionali coinvolgendo anche i giovani;
- quale impostazione dare alla “Rivista Aeronautica”.

*Dalla prima lettera traspare chiaramente che l'Associazione Culturale Aeronautica fino a quel momento ha avuto un assai ridotto numero di adesioni, ma che M. è deciso a continuare la sua battaglia.*

*Le altre tre discutono, giustificano e spiegano il “taglio” della rivista e respingono, tra l'altro, l'accusa di esterofilia.*

(F. B.)

## NOSTRE ALI FUTURE

Ho diciannove anni e dei miei otto compagni il più giovane ne ha sedici; noi tutti abbiamo sempre sperato di poterci dedicare all'aviazione; adesso vediamo l'aviazione militare ridotta a pochi velivoli e l'aviazione civile minacciata di non poter risorgere per la concorrenza delle nazioni economicamente ed industrialmente assai più forti di noi e per le limitazioni che forse ci saranno imposte da chi, vincitore della guerra, vorrà premunirsi da eventuali sebbene improbabili deviazioni politiche dell'Italia di domani.

Tutto questo è certo molto triste, epperò accogliamo con gioia la notizia che si stava costituendo una Associazione avente tra i suoi scopi di tenere accesa la fiamma dell'amore per l'aviazione e del desiderio che essa risorga, e tener vividi gli studi aviatorii; abbiamo saputo con soddisfazione che dei molti perio-

dici aviatorii che prima esistevano alcuni avrebbero, magari con nome mutato, riprese le pubblicazioni.

Mi si permetta di dichiarare che la nostra gioia e la nostra soddisfazione sono state di breve durata.

Abbiamo letto l'articolo del Ministro Gasparotto «Per l'Italia senza ali» e la presentazione della *Rivista Aeronautica* «Volontà di lavorare»; abbiamo anche letto lo statuto dell'Associazione Culturale Aeronautica, e ci è sembrato che questi tre documenti, i quali di per se stessi sono ammirevoli per lo spirito che li anima e per gli intenti che si prefiggono, siano fondati sopra una illusione.

L'illusione è che gli aviatori di oggi, militari o civili, piloti o tecnici, si interessino dell'aviazione di domani, ed è strano che in questa illusione siano caduti uomini esperti della vita e dell'animo umano.

Noi siamo ragazzi, ma abbiamo occhi per vedere ed orecchie per ascoltare; voi «grandi» avete mai inteso



dire che: «i ragazzi vi guardano»? Guardando vi comprendiamo, e non con favore.

Se ho ragione nel dir questo, potrebbero forse rispondere il presidente dell'Associazione e il direttore della Rivista. Quanti soci avete raccolto finora? Soltanto quelli che non hanno potuto sottrarsi alle vostre insistenze, quelli che sono stati messi alle strette dall'appello di Gasparotto ai nobili sentimenti di solidarietà degli aviatori, di speranza nel futuro, di volontà di rinascita.

E qualcuno che spende volentieri centinaia di lire per il tabacco, avrà detto d'aver le tasche vuote e non poter versare le cento lire all'Associazione.

Quanti abbonati avete finora raccolto per la Rivista, malgrado che il prezzo di essa sia minore del costo, e che per di più gli aviatori paghino metà prezzo? Che successo hanno avuto le migliaia di foglietti distribuiti in ogni ambiente aviatorio, dagli uffici alle mense?

Vi convincerete tra poco che tutti se ne infischiano...

Non vi meravigliate che io, ragazzo, la sappia così lunga; quando i grandi parlano li ascolto bene.

Altro che «compagine morale» invocata da Gasparotto! Altro che «contatti intellettivi e sentimentali fra gli aviatori» come vuole promuovere la Rivista! Tutti... sanno che il vantaggio materiale della eventuale rinascita non sarà per loro, perché comunque prima o poi dovranno andarsene... e non pensano a dare «probante dimostrazione della prosecuzione degli studi aeronautici degli italiani».

Quanti articoli per la Rivista vi hanno mandato gli aviatori malgrado i compensi di collaborazione che promettete? Sono sicuro che a studiare ed a scrivere saranno i soliti pochi idealisti appassionati che prima o dopo la catastrofe hanno avuto sempre l'animo rivolto alle questioni aviatorie (tecnici o giuristi o meteorologi, e piloti quasi nessuno).

Quattro gatti non hanno una nazione aviatoria, e la povertà numerica dei collaboratori non sarà compensata del valore intrinseco delle collaborazioni che vi giungono; così giudicheranno gli stranieri.

Credete a noi, la seminagione che fate è meritoria, ma tuttavia state seminando sulla pietra. I piloti italiani sanno volare ed anche vorrebbero volare, ma non sanno o non vogliono studiare e scrivere.

Poiché ormai il volare è possibile solo per pochissima gente, e chi ha adesso trentacinque anni sa che non volerà più perché quando l'aviazione sarà rinata egli sarà arrugginito a terra, *carpe diem, quam minimum credula postero*, ci insegna il nostro professore di latino.

Ed i tecnici? Quelli per cui è cessata la vita ministeriale, non hanno tempo di curarsi dei motori, delle ali e delle armi e cercano il pane altrove; quando l'avranno trovato, nelle industrie elettriche od in quelle automobilistiche, od altrimenti, all'aviazione non penseranno più se non per dirne male. Quelli che adesso restano in servizio, sanno che durerà poco, e tirano a campare finché dura.

Salvo encomiabili eccezioni.

Mi pare di sentirvi rispondere, voi, pezzi grossi della Associazione e della Rivista: «a te, ragazzo, che te ne importa»? Dici che il nostro sforzo è meritorio anche se dà poco profitto. Dunque lasciaci lavorare e pensa agli esami che si avvicinano.

Invece qui comincio ad esprimervi il mio pensiero.

Fatela pure l'Associazione degli «aviatori esuli dal cielo»; fatela pure la Rivista «per i competenti». Ma... e noi?

Noi giovani che anelavamo al campo di volo ed all'officina aeronautica? Noi che impazienti spronavamo il tempo affinché volasse e ci permettesse presto di farci piloti od ingegneri, di diventare aviatori o comandanti di velivolo civile? Noi, che voi aviatori *in atto* incitavate e lusingavate ad interessarci dell'aviazione, chiamandoci aviatori *in potenza*?

Adesso ci abbandonate a noi stessi. L'Associazione Culturale Aeronautica è per i reduci, per gli adulti; la *Rivista Aeronautica* è «una severa palestra di studi» per i professionisti; e poi dovremo stare sulla soglia ad origliare le conferenze di cui non capiremo abbastanza, dovremo raggranellare in nove ragazzi i soldi per comprare la Rivista che costa novanta lire, sulla quale sbirceremo con titubanza gli integrali di Ruspantini, le rivendicazioni giuridiche di Ambrosini, le polemiche militari di Pagano; credi tu che verremo alla prossima conferenza e che comprenderemo il secondo numero della Rivista?

Tiriamo i conti: abbiamo costituito, fra noi nove ragazzi (per ora, ma diventeremo novantamila) un Movimento Apolitico Giovanile Italia Alata (M.A.G.I.A.) e siccome non abbiamo soldi vi chiediamo; ci volete accogliere, magari come gruppo giovanile nella vostra Associazione? (E ci fate pagare una quota ridotta?).

Farete un circolo tutto per noi, dove occuparci non soltanto dell'aeromodellismo, ma di motori e di ali vere? Farete conversazioni tutte per noi per farci sapere e vedere sullo schermo tutto quanto nel mondo si fa per l'aviazione che noi ignoriamo ogni giorno di più?

Ci farete ottenere dagli Alleati di visitare i loro aeroporti ed i loro aeroplani? (Non tradiremo segreti).

E lo farete un periodico tutto per noi, almeno quindicinale, a rotocalco, illustrato, magari come appendice alla *Rivista Aeronautica*, diretto a noi, ai ragazzi tra i quindici ed i venti anni, a noi aviatori di domani?

Lo vorrete compiere il vostro vero dovere, di preparare, malgrado tutti gli amici ed i nemici di ieri e di oggi, l'Italia di domani?

*La lettera di questo «ragazzo» che dei ragazzi non ha lo stile, abbiamo dovuto qua e là mutilarla e modificarla per attenuarne l'eccessivo pessimismo circa l'indifferenza degli aviatori per le iniziative che tendano a scopi ideali di rinascita dell'aviazione, e attenuarne l'eccessiva vivacità di alcune espressioni a carico dell'attuale fase di ricostruzione dell'aviazione stessa.*

*Comunque, le intenzioni del «ragazzo» sono evidentemente buone giacché egli perora che l'Associazione si occupi anche dei ragazzi e si crei anche per essi una pubblicazione aeronautica, non professionale come la Rivista Aeronautica, bensì di divulgazione; ed eccoci a rispondergli.*

*Gli aviatori in servizio, sia di volo sia di tavolino, sono assillati dal lavoro; gli aviatori non in servizio sono assillati dal problema del pane quotidiano per le loro famiglie; le loro adesioni all'Associazione ed alla Rivista non sono tuttavia scarse.*

*La Presidenza e la Direzione, rispettivamente, persevereranno sul propagare intenti e programmi dell'una e dell'altra; promuovere e propagare è il loro dovere.*

*In quanto ai risultati tangibili di operosità della Associazione, e di interesse intrinseco della Rivista, è certo che l'opera della prima sarà quale i suoi soci la faranno, e il contenuto della seconda sarà quale i suoi collaboratori sapranno realizzare.*

*In altre parole non è la Presidenza che «fa» l'Associazione e non è la Direzione che «fa» la Rivista; forse molti italiani non hanno capito ancora che il metodo democratico è meno comodo del metodo paternalistico; l'autogoverno richiede la partecipazione volontaria di tutti nel lavoro teso allo scopo comune.*

*Tutto quanto sopra parte dal concetto che l'Associazione (come la Rivista) sono state create per gli adulti.*

*Per i ragazzi il discorso è diverso; se gli «adulti» italiani anche in politica sono «assenteisti» figuriamoci se i «ragazzi» sono capaci di autogoverno!*

*Perciò la costituzione di un «Movimento Apolitico Giovanile Italia Alata», sebbene ne risulti anacronisticamente la sigla M.A.G.I.A., non potrà magicamente*

*produrre frutto se non vi sia qualche adulto ad animarla, dirigerla, e sostenere le spese per sua attività pratica di conferenze, di proiezioni, di sala di lettura, di visite ad aeroporti ed alle (auguriamocelo) officine aeronautiche che rinasceranno, eccetera.*

*La questione è interessante, e per ora possiamo rispondere a Mario Aldrovandi che essa è stata posta allo studio. (N.d.D.).*

## CONTENTARLI TUTTI

Non vorrei essere accusato d'impicciarmi di quello che non mi riguarda, ma siccome la direzione della *Rivista Aeronautica* ha chiesto suggerimenti ai lettori, io mi azzardo ad esporre, piuttosto che i suggerimenti miei, quelli che sono risultati in una discussione fra colleghi quando ci è giunto il primo fascicolo.

Qualcuno aveva osservato che sopra 128 pagine la Rivista ne ha dedicate: 25 al problema della «libertà dell'aria» (articoli di Ambrosini, di Cacopardo e relazione sul Congresso di Chicago), 23 (se si comprende anche l'articolo «L'Aviazione diventa inutile?») alle questioni dei teleproietti V.1 - V.2; e aveva concluso che *la verità degli argomenti ne soffre.*

Un altro collega esprime un parere del tutto opposto e si dichiarò fautore del metodo di dedicare interi numeri della Rivista a singoli argomenti, trattandoli dai diversi punti di vista che possano interessare; così per esempio, egli ha detto, la questione dei teleproietti doveva essere trattata anche dal punto di vista giuridico, da quello delle possibilità di difesa che esistano o possano escogitarsi contro le due categorie di armi; poteva essere dedicato un articolo a descrivere gli effetti sia del complesso di una offensiva del genere con dati statistici quali si potrebbero desumere da documenti ufficiali inglesi; infine non si doveva trascurare di affidare a qualche competente la trattazione di un possibile impiego dei teleproietti con aggressivi chimici anziché esplosivi. In tal modo ne sarebbe venuta, in una cinquantina di pagine, una specie di monografia che, estratta dalla Rivista ed opportunamente riuniti in uno di quei fascicoletti chiamati «Quaderni Aeronautici» ed annunciati sulla copertina della Rivista stessa, poteva interessare molti lettori.

Un terzo ha concluso che la scelta fra il sistema di riunire in un sol numero della Rivista quanti più scritti sia possibile sopra uno stesso argomento e il sistema di trattare in ogni numero la più grande varietà d'argomenti diversi, non dipende sempre dalla volontà della redazione, ma dalla disponibilità della collaborazione e

dalla urgenza di non lasciar passare l'occasione di trattare un argomento «del giorno».

A questo punto è saltato su un altro collega a dire che la *Rivista Aeronautica* nel passato è stata sempre di carattere «generale», ossia tale che ogni aviatore specializzato in un determinato ramo di studi (o non specializzato affatto) ha potuto leggervi tutti articoli da lui comprensibili, e tali da renderlo edotto a sufficienza su argomenti che appartengano a rami di studio su cui il lettore non possiede competenza specifica.

Invece (egli ha soggiunto) l'articolo sulla «Balistica dei razzi stratosferici» è troppo specializzato, comprensibile soltanto dai competenti, mentre gli altri eviteranno di leggerlo; seguitando di questo passo vedremo sulla *Rivista* anche articoli in cui capiranno soltanto i medici, o i radiotecnici o i meteorologi e così via.

Allora ho replicato io, ricordando ai colleghi che del 1943 esistevano in Italia parecchie riviste specializzate quali quelle di Diritto Aeronautico, di Medicina Aeronautica, di Meteorologia Aeronautica, e che siccome esse adesso non si pubblicano, è indispensabile che la *Rivista Aeronautica* ospiti anche gli articoli degli specialisti, altrimenti dove va a finire il proposito d'incoraggiare gli studi?

Il solito collega scontento ha protestato contro l'articolo sulla «aerocooperazione» la cui tesi, a suo parere, non è aviatoriamente ortodossa, ma un altro lo ha fatto tacere dicendogli «perché non rispondi tu?» al che lo scontento ha replicato con un evasivo «Mi manca il tempo».

Ma ecco che un altro ha rincarato la dose delle proteste, affermando che lui un articolo, sebbene su argomento diverso, lo aveva mandato, e aveva anche parlato col redattore-capo per sapere se sarebbe stato pubblicato o no; ma ne aveva avuta una risposta un po' sibillina, circa la necessità che l'autore rivedesse il suo lavoro per migliorarne un po' la forma alquanto trasandata... per approfondire la sostanza, alquanto superficiale...

Naturalmente in coro abbiamo espresso l'ipotesi che il simpatico amico avesse mandato alla *Rivista* un compitino, adatto tutt'al più per cavarsela negli esami di avanzamento! Ma bisogna riconoscere che se gli scrittori novellini non vengono incoraggiati con indulgenza, ospitandone anche gli scritti un po' deboli, non si creeranno mai nuovi scrittori aeronautici robusti ed esperti. Prima della catastrofe esisteva un giornale che in mezzo a scritti «di polso» pubblicava anche quelli di scarsa nervatura e compiva così l'utile funzione di allevatore.

Però un altro amico mio ha prospettato il proprio caso e siccome egli è noto per saper scrivere con brio, con eleganza e talvolta anche concettosità, lo abbiamo ascoltato senza sfotterlo. Si è lagnato che un robusto articolo, con la storia pepata degli avanzamenti di carriera nell'ultimo decennio aeronautico, sia stato tenuto in sospenso malgrado le promesse di ospitalità alle più libere opinioni. – Ma il pepe non è una opinione! – ha ribattuto un altro.

Io dico che è una opinione sintetica! – s'è ribellato il primo – tanto vero ch'è eminentemente vitaminico. Se in un articolo vivace, appassionato, togliete il pepe, non agite soltanto sulla forma, ma anche sulla sostanza, che in una trattazione pedante e posa-piano, svanisce fino a diventare inconsistente, perché non è più vivificata dalla suggestione che integra con l'intuito del lettore le sue facoltà ragionate... Come si vede il discorso diventava difficile; per fortuna il collega lo stroncò con energia: Le verità bisogna dirle nella forma com'escono dal cuore e dalla penna, «e lascia pur grattar dov'è la rogna».

Dopo questa citazione dantesca siamo tornati ad argomenti più seri. Un collega ha detto: La *Rivista Aeronautica* ha la disgrazia di uscire ogni mese; troppo di rado! Frattanto i quotidiani Alleati che si stampano a Roma, e i giornali settimanali o quindicinali aeronautici italiani danno un assaggio agli argomenti del giorno sia d'aviazione civile, sia di guerra aerea, sia di novità tecniche, si tratti dell'«elicottero» ultimo modello oppure del «Mosquito» con i razzi.

Quando la *Rivista* si pubblica, l'argomento è già sciupato, come un grappolo d'uva «piluccato» dai golosi.

Ciò tanto più (ha concluso il riflessivo collega) che oggi di riviste aeronautiche straniere a Roma ne giungono pochi esemplari, e quei pochi vengono disputati, perché sono fonte preziosa e forse unica di tante notizie di cui siamo avidi tutti noi.

Io ho preso anche qui le vostre difese ed ho detto che la *Rivista Aeronautica* non può diventare quindicinale senza rischiar di passare dalla categoria delle riviste «generali» (e tanto peggio dalla categoria dei periodici «specializzati») a quella dei periodici «di volgarizzazione».

Ho osservato che fin dalla sua nascita la *Rivista Aeronautica*, nella sua seconda parte, negli articoli tradotti e nel notiziario, è stata sempre una specie di archivio di consultazione per gli studiosi, epperò non s'è peritata dal pubblicare, in modo più sistematico e più completo, ciò che altri periodici di maggior



«leggerezza» avevano già dato in sommario saggio ai propri lettori.

– Ebbene – mi ha interrotto un capitano – che troveresti a ridire sulla esistenza di una rivista di «volgarizzazione»? Per lo meno avrebbe maggior numero di lettori della *Rivista Aeronautica*, avrebbe un «pubblico potenziale» più vasto, potrebbe anche avere una veste più attraente, meno professorale, meno accademica.

Guardate la rivista *Air Force* degli Stati Uniti; sebbene sia un periodico «ufficiale» è attraente, gradevole, stampato in almeno sette od otto colori, ricca di notizie che almeno per noi sono di prima mano, è illustratissima, anche pupazzettata, non si fa scrupoli di interpolare pagine di pubblicità, eppure contiene anche articoli seri... A queste parole,

*Di fronte allo stranier che armato accampasi  
Sul nostro suolo, ho detto: Italia – Italia!*

e l'amicizia riconoscente per l'Alleato non mi ha impedito di pensare che, se avessimo gli stessi mezzi e lo stesso vasto territorio in cui diffonderci, non mancherebbe neanche a noi la capacità di rendere più numerose, più belle, più ricche le nostre pubblicazioni aeronautiche.

Io pure, cara *Rivista Aeronautica*, sono un po' del mestiere, e se tutti i criticoni sapessero come io so quanto sudore costa, oggi che manca lo zinco e l'inchostro e la carta e via via enumerando, fare una rivista!

Vedi un po' se sei capace di contentarli tutti.

#### SPUNTI

#### DATECI LO SPUNTO, ALTRI CONTINUERÀ

*Accettiamo le proposte contenute in questa lettera e istituiamo la nuova rubrica «Spunti» (N.d.D.).*

Signor Direttore, Ella mi ha risposto che i miei due articoletti per la loro brevità e per il modo sommario con cui trattano ciascuno il proprio soggetto non sono adatti alla «*Rivista Aeronautica*».

Orbene, siccome la Direzione ha più volte sollecitato i lettori ad esprimere i loro suggerimenti, mi consenta comunicarle, non già «suggerimenti» ma considerazioni che non mi sembrano trascurabili; Ella ne terrà quel conto che vorrà.

La «*Rivista*» preferisce pubblicare «studi» ponderati e talvolta ponderosi. Fa benissimo, perché si propone dimostrare agli italiani ed agli stranieri che l'intelletto degli aviatori nostri (ingegneri compresi) è sopravvissuto al cataclisma.

Ma crede Lei che siano molti gli aviatori che abbiano il tempo e la voglia di approfondire un argomento, corredarlo di documentazioni e magari di bibliografia, esaminarlo da tutti i lati, ed esporlo in bell'ordine ai lettori?

Quante volte il guizzo di un'idea, l'onda d'un sentimento, il bagliore d'una constatazione, attraversano la mente e chiedono d'essere comunicati ai colleghi, d'essere lanciati all'esame di chi abbia maggiore spirito d'applicazione per farne materia di «studio» concreto?

A me succede spessissimo d'aver qualcosa del genere da dire, da scrivere; ma perché dovrei farlo se lo scritto, la nota, la osservazione, saranno destinati a restare in fondo ad un cassetto? Se non v'è un periodico che possa accoglierli?

Perché la «*Rivista*» vuole trascurare questi «spunti»? perché non concedere qualche pagina, magari in piccolo carattere tipografico, magari con modestia d'impaginazione, a brevi articoletti, senza pretese ma non senza acume, che ravvivino il tono (dignitoso e rispettabile ma troppo «professorale») della «*Rivista Aeronautica*»?

Gli altri articoli, quelli «dotti» non saranno contaminati dalla vicinanza, anzi la loro importanza risalterà meglio, così come le persone di «qualità» sembrano più importanti se messe al paragone con la gentarella (sebbene, talvolta... a guardarci dentro!).

Gli stessi autori di questi «spunti» (mi pare proprio di averne trovato il titolo adatto) da tale ospitalità potrebbero restare incoraggiati a lavorare con maggiore impegno; l'amor proprio sarebbe ormai in gioco; qualche risposta dissenziente ecciterebbe ad una trattazione meno superficiale; ed ecco intavolata una discussione, magari una cortese polemica, con vantaggio certo per la cultura e vantaggio probabile per la diffusione del periodico.

È con la speranza che le mie argomentazioni non lo lasceranno indifferente, che io Le rimando, signor Direttore, i miei due brevi scritti. Provi ad inaugurare con essi la rubrica degli «SPUNTI» e vedrà che la collaborazione vi affluirà numerosa e fruttifera.

Le sarò grato se mi comunicherà le Sue decisioni e Le mando distinti saluti.

#### ESTEROFILIA

Signor Direttore, nel n. 5 del 1945 in questa stessa rubrica Ella pubblicò una mia lettera e... malignamente facendo un gioco di parole col mio cognome la intitolò «Contentarli tutti»; infatti io vi esponevo vari pareri di lettori sul contenuto della *Rivista*.



A distanza di due anni torno su argomento consimile, e me ne dà occasione una discussione avvenuta fra amici aviatori, tutti lettori assidui di «Rivista Aeronautica».

L'uno sosteneva che è davvero vergognoso constatare come la stampa periodica in genere, soprattutto la quotidiana e settimanale, esalti senza ritegno tutto quanto sia straniero, contribuendo a far dimenticare anche all'estero l'importanza e spesso la priorità del molto che si è fatto e un poco si fa in Italia. «*Questa ondata di esterofilia*», disse testualmente il mio amico, «*complice l'imbonimento di certa stampa e una propaganda forse non disinteressata, sta fuorviando la mente dei giovani. Bisogna richiamare questi periodici a una più serena valutazione delle cose ed alla modestia nell'accogliere e nel pubblicare notizie estere sensazionali e mirabolanti*».

«Ogni volta che si descrivono aeroplani e congegni stranieri bisognerebbe richiamare alla mente dei lettori analoghe realizzazioni italiane, recenti od antiche; ritengo questa linea di condotta un dovere di ogni buon italiano».

E il mio amico concludeva proponendo che la «Rivista Aeronautica» lanciasse il detto richiamo con l'autorità che le deriva dai suoi ventitré anni di vita e dall'essere largamente diffusa fra tutti gli aviatori e fra molti non aviatori in Italia ed anche all'Estero, dall'essere il più importante, incontestabilmente, fra i periodici italiani aeronautici non specializzati.

Uno dei presenti obiettò che richiami del genere su argomenti anche non aviatori ne sono stati fatti tanti, e se non hanno successo quando riguardino per esempio la cronaca nera, l'eroticismo, il vituperio antimilitare, figurarsi se possono averne quando concernono l'esterofilia.

Tuttavia ai suddetti nobili concetti il consenso da parte degli amici presenti fu *unanime*, ed io mi auguro che Lei, col riprodurli, ne faccia implicita lode al mio collega, tanto più che la Rivista, con uno spirito di obiettività ormai tradizionale, lascia la parola soltanto ai collaboratori e lettori, nel senso che la sua Direzione si astiene dal propugnare in proprio qualsiasi tesi.

Per l'appunto in tale spirito d'obiettività mi permetto aggiungere le obiezioni ch'io feci al collega, non perché ne dissentissi, ma perché chi non sia pervaso da totalitarismo intollerante deve cercar di capire da quali buone ragioni possano essere indotti coloro che pensano o agiscono diversamente da come noi vorremmo. Eccole come mi vengono.

I periodici che come la Sua Rivista non producono lavori «redazionali» ma pubblicano ciò che loro giunga, sia pure curando incitare, indirizzare, selezionare i collaboratori, non dispongono in ogni momento dei «paralleli» fra le produzioni estere e quelle italiane similari; e se dovessero attendere la raccolta dei dati necessari lascerebbero passar tempo, e perdere l'attualità della pubblicazione ciò che nella concorrenza fra i periodici è grave danno, ed infirma la fatica e la spesa affrontate dalla redazione nel procurarsi materiale «fresco».

Se le notizie estere e relative fotografie, che giungono nella redazione d'un periodico non destinato a scienziati specialisti, dovessero essere soggette a cautela, se ne dovesse far la critica per accertare previamente se i dati, le caratteristiche, corrispondano al vero, il materiale giunto non verrebbe pubblicato mai; perciò sembra sufficiente d'indicare la fonte, per esempio: «*notizie dalla Ditta*» ciò che mette il lettore sull'avviso.

Talvolta a detti periodici giungono da lettori italiani rivendicazioni di interesse personale, o di ditta, di bottega, sia pure mimetizzato con l'interesse patriottico, (anche nella Sua Rivista ve n'è qualche esempio) perciò la cautela della redazione e del lettore si addice anche a tali pubblicazioni.

Il materiale estero, specie statunitense, giunge alle redazioni anche spontaneamente, con prodigalità di quantitativo e ricchezza di presentazione; quello italiano non giunge che dopo richieste ripetute, e quando giunge è misero, con dati frammentari, con fotografie sbiadite od oscure e male orientate, con disegni utili forse per l'officina ma che per la redazione occorrerebbe ridisegnare con spesa di tempo e di denaro; d'accordo che in parte ciò dipenda dalla diversa potenzialità economica oltreché da trascuraggine, ma non è comprensibile che le redazioni lo mettano in un canto?

Il rivendicare priorità italiane di fronte ad attuazioni estere, espone spesso per amor di tesi a qualche millanteria, che se tuttavia non diminuisce l'effetto benefico su lettori ignari come sono i giovani, ha effetto dannoso, di fastidio o di ridicolo, sui lettori più edotti.

Quando tali lettori «più edotti» siano d'altri Paesi, specie per i periodici, che come la «Rivista Aeronautica» sono diffusi anche all'estero, allo spiacevole senso suddetto si aggiunge la taccia d'inguaribile sciovinismo (la parola, che un tempo era francese, diventò durante parecchio tempo anche italiana, come la cosa).

I lettori, anche Italiani (poiché un periodico si stampa e si vende per avere lettori) possono di tanto in tanto gradire una rievocazione o riesumazione di remoto prodotto italiano in parallelo a una notizia su recente prodotto estero; ma soprattutto amano aver cognizione delle produzioni moderne, modernissime, attuali e, quando esistono anche anticipazioni di produzioni future, in progetto o costruzione; purtroppo l'aviazione italiana per ora ha poco di tal genere.

Non v'è dubbio che la coscienza del proprio valore fornisca un concreto risultato educativo, e talvolta perfino l'educatore accentua il valore del genio nazionale ai propri fini pedagogici; tuttavia tale accento, che fu posto con enfasi per vent'anni, può anche dar frutti di presunzione.

L'abbondante, doviziosa, poliedrica, spregiudicata cognizione di ciò che si pensi, si progetti, si dibatta, si realizzi, nel più gran numero di paesi del mondo, impedisce il «provincialismo»; il tenere spalancate porte e finestre evita il ri-respirare l'aria già respirata, allarga il respiro; il non rimuginare ancora le stesse idee, amplia il pensiero; i fisiologi ritengono che il non respirare a pieni polmoni, aria aperta nel mondo aperto, favorisce il rachitismo; forse gli psicologi pensano similmente dei cervelli, i quali si nutrono di ossigeno guardando nel mondo; che è vario, è ricco, è mutevole, è in movimento, e conduce seco nel movimento; invece chi si isola tende a fermarsi (ed è noto, aggiunti io sorridendo ad uno degli amici ritenuto *nostalgico*, che «chi si ferma è perduto»), salvoché non aspiri all'ascesi.

Si può anche essere nazionalisti ad oltranza, ché non è reato; ma oggidì v'è in tutto il mondo uno sforzo per scongiurare un più grave cataclisma bandendo il motto «*o un mondo solo o la fine del mondo*». Se allorché si volle rafforzare l'unità nazionale italiana opponendosi ai regionalismi, si credette opportuno ostacolare perfino le manifestazioni folkloristiche (che pure corrispondono al monito «unità nella diversità») e ostacolare l'ostentazione delle *glorie paesane*, oggi non conviene molto indulgere a tali ostentazioni, da

cui si scivola in quella presunta «autarchia intellettuale» che alza barriere più perniciose di quelle economiche suggerite dai concetti di autarchia industriale od agricola.

Naturalmente la bandiera del «mondo aperto, mondo unito» serve anche a contrabbandare l'invadenza di chi *tutto possiede ed altro ancora agogna* (occorre far nomi?); perfino l'astrale vessillo dell'U.N.E.S.C.O. (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization) potrebbe anche servire a contrabbandare una cultura particolare e particolaristici interessi che non sono i nostri.

Tuttavia la vogliamo o no sperimentare questa ricetta, giacché tante altre provate finora hanno sempre fatto peggiorare l'umanità ammalata? Io aborro da coloro che vogliono «salvare» il prossimo a suo dispetto, siano predicatori contro l'alcool o contro il nazionalismo, ma questa volta la posta è troppo grande, e son disposto per almeno una generazione a diventare intollerante d'ogni azione ed espressione che contrastino questa speranza disperata che abbiamo nel cuore...

Questa volta, la prego, fra la suddetta «speranza» e il mio cognome Ella non crei una freddura come fece la volta passata; pensi, credo fosse mio lontano bisnonno, Angelo, quegli cui venne dedicato il carne che conchiude:

*O scopritor famoso,  
Segui, risveglia i morti,  
Poi che dormono i vivi; arma le spente  
Lingue de' prischi eroi; tanto che in fine  
Questo secol di fango o vita agogni  
E sorga ad atti illustri, o si vergogni.*

Ma dove sono andato a finire! Mi scusi, signor Direttore, io volevo soltanto raccontarle una discussione tra amici e forse (perché no?) offrirle qualche argomento di risposta a coloro che trovassero anche nella «Rivista Aeronautica» qualche tendenzina d'estrofilia.

Accolga i miei più cordiali saluti.

## IX

### L'ASSALTO AEREO NELL'AVIAZIONE SOVIETICA (*"Rivista Aeronautica"*, n. 7, 1945; pseudonimo CIAMPINO)

*M. fornisce, con proprie annotazioni, la traduzione di un articolo di Edgar Snow su "United States Information Service", nel quale si mette in rilievo l'impostazione antidouhetiana dell'Aviazione sovietica e si esaltano le prestazioni del caccia-bombardiere Stormovik.*

*Naturalmente, M. non perde occasione di sottolineare che lo sviluppo di questo aereo e i suoi criteri*

*d'impiego rispondono, nella sostanza, ai concetti da lui propugnati fin dall'anteguerra.*

*Come sempre, egli trascura il fatto non irrilevante che anche questo aereo, come lo Stuka, svolgeva missioni tipicamente tattiche e non strategiche.*

(F. B.)

Il giornale americano «The Saturday Evening Post» pubblica una corrispondenza di Edgar Snow da Mosca, e il benemerito «United States Information Service» la porta a nostra conoscenza; essa ha per titolo «Il carro armato volante dell'esercito russo».

Ritengo che tale scritto possa interessare i lettori italiani, e specie gli aviatori, i quali debbono ricordare che taluni concetti qui espressi sono stati per lunghi anni elaborati e propugnati in Italia; adesso nella nostra situazione di vinti dimostratisi incapaci di utilizzare le buone idee che ebbero, è certo troppo amaro rivendicarne la priorità di fronte ai vincitori che seppero applicarle.

Espongo qui sotto di seguito il testo dell'articolo dello Snow e pongo in nota alcune mie osservazioni. Ecco cosa scrive il giornalista americano:

Fin dal tardo 1941 il IL-2 Stormovik, questo angoloso «carro armato volante», ha costituito il nerbo delle forze aeree russe ed ha rappresentato nell'aviazione la medesima parte rappresentata per le fanterie del cannone razzo, affettuosamente chiamato «Caterinetta»: Per molto tempo il più geloso segreto è stato serbato intorno a queste armi.

Il primo incontro dell'attuale generale Sergei Vladimirovich Ilyushin creatore dello Stormovik con un pezzo di macchinario avvenne quando questi, ragazzo dodicenne di misera famiglia contadina nel villaggio di Delayovo, cominciò a lavorare come spalatore e in uno dei suoi primi impieghi ebbe occasione di vedere una escavatrice a vapore. Il ragazzo ne fu enorme-

mente impressionato e gli parve un gran giorno quello in cui fu nominato aiutante macchinista e poté passare i ritagli di tempo a seguire il funzionamento della macchina.

25 anni più tardi, Ilyushin era una delle grandi speranze delle forze aeree russe nel momento in cui queste si preparavano a far fronte alla minaccia della Luftwaffe che si veniva addensando su tutta l'Europa. Egli era, se non il più in vista, uno dei principali disegnatori e progettisti del Comitato Sovietico dell'Aviazione tecnica e scientifica.

Ora Ilyushin è un uomo di 52 anni, già nonno, ma i suoi capelli biondi non presentano ancora nessun segno di canizie. Nella guerra scorsa, entrato nell'esercito zarista aveva ricevuto l'istruzione di meccanico aviatore. In seguito era diventato pilota e aveva volato sui vecchi Farman 4, sui Nieuport 20 e sui Sopwith Camels oltre ai vecchi modelli russi costruiti da Sikorsky, Krushavetsky e Poshkovsky. Dopo la Rivoluzione si era unito all'esercito rosso e aveva ottenuto un grado nell'Aviazione. Nel 1921 entrò nell'Accademia Militare Rossa dove studiò per cinque anni specializzandosi in aeronautica; da allora egli ha appartenuto all'Aviazione. Si debbono a Ilyushin gli aeroplani con cui i russi fecero il primo volo da Mosca agli Stati Uniti nel 1937. Ma è stato il compito affidatogli pochi anni prima dell'invasione nazista che lo ha reso famoso; gli fu richiesto infatti di creare un aeroplano dotato di caratteristiche che differissero radicalmente da qualunque apparecchio allora in volo.



In ogni nazione si hanno naturalmente idee particolari circa il tipo di velivolo di cui si può avere più bisogno in guerra. I costruttori americani dell'anteguerra per esempio cercavano un tipo di aeroplano capace di controllare un'azione nemica che venisse da parte del mare, nessuna seria minaccia presentandosi per noi da parte di terra. Di conseguenza gli americani crearono un tipo di apparecchio da bombardamento terrestre, dotato di grande autonomia, che potesse impegnare il nemico al largo, in coordinazione con la marina e distruggerlo prima che arrivasse alle nostre coste.

Si costruì così un apparecchio capace di operare come unità indipendente lontano dalle sue basi, abbastanza armato e corazzato da soprafare l'opposizione nemica a distanze in cui non potesse giungere una scorta di caccia ed equipaggiato con strumenti per un bombardamento della massima precisione. In altre parole gli americani costruirono un apparecchio di bombardamento capace di difendersi da solo.

*Invece i russi cercarono come nerbo della loro forza aerea un velivolo da caccia che fosse anche in grado di adempiere le funzioni di velivolo da bombardamento*<sup>1</sup>. L'Unione Sovietica non aveva una posizione strategica così felice come quella dell'America: non poteva sperare di impegnare il nemico potenziale lontano dal proprio territorio. Il nemico fronteggiava la Russia stessa lungo un confine che si estendeva per migliaia di chilometri.

Per i russi, il problema militare si sarebbe dovuto risolvere interamente su un fronte terrestre: e i vasti spazi aperti all'invasione richiedevano enormi quantità di uomini impegnati in combattimenti di fanteria. Di conseguenza la parte principale affidata all'Aviazione dell'armata rossa doveva essere quella di rafforzare le capacità offensive e difensive delle forze di terra.

«Non siamo mai stati d'accordo con il generale italiano Douhet, che per primo ha nel 1921 formulato la teoria che l'Aviazione avrebbe avuto una parte decisiva e indipendente nella guerra prossima e che il risultato di questa si sarebbe potuto decidere mediante il bombardamento delle città e dei centri vitali di un paese», ha detto Ilyushin spiegando come i russi abbiano deciso di costruire il IL-2. Douhet, come risaputo, influenzò i tedeschi. La sua teoria venne conglobata

con la strategia della guerra lampo e su di essa venne costruita la Luftwaffe<sup>2</sup>.

Ilyushin ha continuato: «Noi credevamo che nella prossima guerra la forza aerea sarebbe stata un'arma indispensabile per le truppe di terra. Essa avrebbe svolto azioni indipendenti contro i punti vitali delle retrovie e del nemico, causando danni importanti, ma non avrebbe in questo modo avuto un'azione decisiva. È evidente per noi che, nel suo complesso, la forza aerea si sarebbe dovuta usare in azioni combinate con le forze di terra e con la marina».

Ilyushin asserisce di aver discusso varie volte questo problema con Stalin che si è interessato direttamente di tutti i progetti di nuovi apparecchi, ed è stato appunto Stalin che gli ha fatto avere illimitate facilitazioni per portare a termine il compito che si era proposto. Si giunse così alla conclusione che il principale mezzo di attacco della forza aerea russa doveva essere progettato non per la distruzione degli altri apparecchi in singoli combattimenti aerei, non per colpire obiettivi nelle retrovie nemiche, ma per lanciare potenti colpi contro le forze terrestri da combattimento del nemico in modo da facilitare le azioni nell'ambito della strategia operativa delle forze di terra.

Gli obiettivi del velivolo costruito da Ilyushin dovevano essere: truppe nemiche in azione, carri armati, mezzi di trasporto, linee avanzate di rifornimento, comunicazioni, artiglieria, fortificazioni e capisaldi. L'apparecchio doveva volare a bassa quota<sup>3</sup>. Sarebbe stato soggetto ad intenso fuoco dal basso non meno che al fuoco delle forze aeree nemiche.

La quantità e l'ampiezza di distribuzione degli obiettivi richiedeva inoltre che l'apparecchio dovesse essere costruito in gran numero. Era pertanto essenziale la produzione in massa.

2. Si conferma così che l'una o l'altra di due diverse teorie hanno guidato il pensiero degli stati maggiori delle forze aeree: la teoria del Douhet che assegnava il compito decisivo al bombardamento aereo e la teoria d'un altro ufficiale italiano [cioè lo stesso M. - N.d.C.] che lo assegnava all'assalto aereo. Malgrado che questo secondo autore venga raramente citato, sono ormai molti a credere che i concetti dell'assalto aereo si siano dimostrati giusti.

3. Nella concezione italiana dell'assalto aereo a queste categorie di obiettivi si aggiungono le navi e qualsiasi altro obiettivo di piccola dimensione ma di notevole importanza; anzi ogni parte più sensibile e perciò piccola di ogni obiettivo importante, così come il cuore è una piccola ma sensibile parte di un corpo vivente. Il volo rasente era la caratteristica fondamentale della aviazione d'assalto italiana.

1. Non era questo il dichiarato proposito di chi in Italia [cioè lo stesso M. - N.d.C.] ideò e propugnò l'aviazione d'assalto?



Era un problema difficile quello che Ilyushin si trovò così ad affrontare. Su un piano diverso lo stesso problema che si presenta al costruttore del carro armato e della nave da guerra; il problema cioè di aumentare al massimo la potenza di fuoco e la corazzatura, senza diminuire la velocità e la manovrabilità del mezzo di attacco.

Quando Ilyushin cominciò a lavorare al suo nuovo apparecchio non si era ancora in effetti costruito alcun aeroplano corazzato. Gli americani in precedenza avevano sperimentato un apparecchio da impiegare tatticamente contro obiettivi a terra, ma avevano in seguito abbandonato questo progetto per un più veloce apparecchio caccia bombardiere. Il Stormovik sarebbe stato il primo apparecchio del genere costruito in quantità tali da farne il principale mezzo offensivo di una forza aerea. Se Ilyushin fosse riuscito a soddisfare le varie esigenze cui doveva rispondere il nuovo velivolo, prima che la Russia fosse attaccata, egli avrebbe avuto modo di influenzare la sorte stessa della sua nazione. Di questa grave responsabilità egli era profondamente consapevole quando si mise al lavoro.

«Quanti diversi modelli sperimentò prima di arrivare a quello definitivo?» gli chiesi. Ilyushin fece una smorfia. Sembra che tutti i vari esperimenti fossero compiuti esclusivamente sulla carta, nel risolvere problemi di aerodinamica.

«Abbiamo costruito soltanto un modello», disse «e questo fu accettato».

Lo Stormovik fu di fatto prodotto parecchi anni prima dell'invasione nazista.

Per un certo tempo i circoli dell'Aviazione rossa rimasero scettici di fronte al nuovo velivolo<sup>4</sup>. Questo sembrava poco ortodosso e presentava parecchi punti deboli: era poco veloce come caccia e scarso di manovrabilità, era troppo piccolo come apparecchio da combattimento. Era difficile prevedere se in combattimento questi svantaggi sarebbero stati compensati dagli elementi positivi.

Nel 1941 lo stabilimento di costruzione fu portato verso oriente e solo verso il cadere dell'anno la

produzione cominciò ad essere tale da soddisfare la richiesta. Nel tempo in cui la Wehrmacht si stava avvicinando alla capitale russa, l'esercito rosso richiedeva disperatamente un maggior numero di Stormovik. Peraltro, solo quando ebbe inizio la battaglia per Mosca, forse la battaglia più critica di tutta la guerra, il nuovo velivolo venne prodotto nella quantità necessaria per far fronte all'offensiva aerea nemica.

I tedeschi furono sorpresi da quello che era allora e rimane a tutt'oggi un velivolo veramente unico; ed ebbero grandi difficoltà ad organizzare una difesa contro di esso. Persino l'esercito russo rimase sorpreso dell'efficacia dello Stormovik. In quella battaglia, e nelle successive, i tedeschi battezzarono il velivolo con il nome di «Morte Nera» e cercarono di tenersene lontani come dalla peste.

La parola russa «Stormovik» presa dal tedesco, significa semplicemente «tempesta» ed è usata genericamente per indicare tutti gli aeroplani da combattimento. Ma per la gran maggioranza dei russi è divenuta un sinonimo per indicare l'apparecchio di Ilyushin. Questo è indicato spesso dagli stranieri come un velivolo cacciabombardiere; ma ciò non è esatto. Gli aviatori americani in Russia credono che l'IL-2 possa essere propriamente indicato solo come «un velivolo da combattimento contro fanterie», il che pienamente giustifica l'appellativo di «Carro armato volante».

I nostri aviatori hanno imparato a considerarlo come «il cavallo da sella» dell'Aviazione rossa e riconoscono che in tutta la terra non c'è niente di simile.

Molte cose interessanti ci sarebbero da dire sul modello comune dell'IL-2. È il solo biposto da combattimento che sia attualmente in largo impiego. È il velivolo corazzato più pesante che esista. È l'unico velivolo in cui tutta la parte anteriore della fusoliera sia fatta di solida corazza, di spesso e ben compresso acciaio. Dal posto del mitragliere posteriore fino alla coda, la fusoliera è di legno compensato coperto da armatura. Il motore è avvolto in una corazzatura che costituisce di per sé parte della fusoliera. Il sistema di raffreddamento per l'olio e il radiatore i serbatoi per il carburante sono ulteriormente protetti e la gabbia del pilota è chiusa da una lastra di vetro resistente alle pallottole, dello spessore di 66 millimetri. Solo le ali – che misurano 14 metri e mezzo di lunghezza e sono fatte di tessuto su intelaiatura di legno compensato – sono prive di protezione.

Nel suo tipo comune, l'IL-2 porta nelle ali due cannoni da 32 millimetri e due mitragliatrici da 7,6 millimetri, mentre l'armamento di coda è costituito da

4. Anche in Italia le caratteristiche non brillanti dei primi aeroplani d'assalto rinforzarono lo scetticismo ufficiale. Confronta nella *Rivista Aeronautica* dell'aprile 1945 quello che riferisce «Captivus» nell'articolo «Le Ali e la Testa» (pagina 20, seconda colonna, quart'ultima riga).

Ma i «circoli dell'aviazione rossa» erano probabilmente più ricettivi dei «circoli della aviazione azzurra»!

una mitragliatrice da 12,7. Ma l'armamento può variare secondo i casi<sup>5</sup>. Ilyushin mi ha detto che un tipo porta addirittura 8 mitragliatrici, mentre un altro ha due cannoni da 37 millimetri. Ogni ala ha due portabombe interni e da due a tre portarazzi sul piano inferiore delle ali. Lo Stormovik può portare sino a 192 bombe per un carico totale di 4.540 chilogrammi.

Nonostante ciò, il velivolo prende il volo con grande rapidità. Esso è azionato da un unico motore della forza attualmente di 1.700 cavalli, secondo quanto afferma il generale Ilyushin. Questo motore è stato creato da Mikulin, eroe del lavoro socialista al pari di Ilyushin. Il velivolo può raggiungere un'altezza di oltre 8000 metri, ma la quota in cui generalmente agisce varia dai 9 ai 15 metri. In combattimento sfiora generalmente le cime degli alberi. Ilyushin sostiene che il suo Stormovik ha attualmente una velocità massima di 450 chilometri all'ora e una velocità di crociera sui 280 chilometri.

Dopo che l'IL-2 fece piena prova di sé nella battaglia di Mosca, l'armata rossa ha compiuto ogni sforzo per accrescerne la produzione. Nuovi stabilimenti vennero costruiti nell'oriente della Russia e lo stabilimento originario fu ingrandito. Furono introdotti i metodi per la produzione a catena. Quando nel corso della battaglia di Stalingrado fu lanciata la grande offensiva, l'IL-2 veniva prodotto in quantità impressionanti. Da allora non si è avuta nessuna importante azione militare a cui il velivolo di Ilyushin non abbia preso parte.

«Il velivolo si trovava dovunque nell'offensiva della estate scorsa», mi ha detto il generale Ilyushin; «esso figurava giornalmente nei comunicati dal fronte». La Pravda di oggi racconta al riguardo un episodio veramente significativo. L'avete letto? Sul fiume Narev i tedeschi stavano costruendo tre ponti. I nostri Stormovik eseguirono un'azione di bombardamento e ne distrussero due. Mentre i tedeschi fuggivano sul terzo ponte, i nostri aeroplani li attaccarono e spazzaron via carri armati e truppe.

Gli Stormovik hanno avuto una parte di primo piano in ogni rottura del fronte, agendo in stretta cooperazione con i carri armati e con la fanteria. Centinaia di essi, tutti insieme si rovesciano come uno stormo oscuro sulle linee nemiche, attaccando i carri arma-

ti, le postazioni di artiglieria, i capisaldi ed i centri di fuoco e spargendo la strage e la confusione sin tra i reparti combattenti, sia tra quelli addetti alle comunicazioni. Ilyushin afferma che «molte migliaia» di carri armati nazisti, compreso un certo numero di «Panther» e di «Tigre», sono stati messi fuori combattimento dal suo apparecchio. Durante le azioni, il comandante delle squadriglie sovietiche procede con i carri armati di prima linea e trasmette per radio ordini e direzioni ai piloti degli Stormovik, mantenendo così il massimo di coordinazione tattica con le forze di terra.

I Messerschmitt 109 e 110, e così i Focke-Wulf 190, non sono riusciti a spezzare le formazioni degli IL-2, né d'altro lato il fuoco delle artiglierie contraeree è mai stato capace di crear loro un sufficiente ostacolo. Questo apparecchio russo ha superato di molto gli «Stukas» con cui la Germania sopraffecce la Polonia e la Francia.

In seguito velivoli da caccia nazisti riuscirono, col volume di fuoco dei loro cannoni e delle loro mitragliatrici, a far fronte vantaggiosamente all'IL-2, meno veloce e più pesante di loro. Ma lo Stormovik è generalmente accompagnato da una scorta di caccia<sup>6</sup> e, quando vola a bassissima quota, costituisce un bersaglio difficilissimo ad essere colpito<sup>7</sup>. Questo suo impiego tattico, da un lato è venuto a limitare di molto la manovrabilità dei caccia nemici, dall'altro permette a suo favore l'intervento delle artiglierie contraeree russe.

Ilyushin ritiene che né gli americani né gli inglesi hanno un caccia bombardiere in grado di assolvere lo stesso compito del suo aeroplano. Io non saprei pronunciarmi in proposito. Comunque, è indiscutibilmente vero che noi non abbiamo mai costruito un aeroplano per gli scopi che si è proposto Ilyushin. Bisogna riconoscere ai russi il merito di aver avuto il coraggio delle loro convinzioni e di aver dimostrato che «si potevano mettere le ali ad un carro armato».

A ragione essi sono orgogliosi di questo originale contributo dato alla tecnica delle costruzioni aeronautiche. Ilyushin non è affatto il più entusiasta sostenitore della sua creazione. Degli americani che hanno visitato uno degli stabilimenti moderni in cui vengono

5. Altro concetto abbondantemente illustrato nel volumetto, ora quasi introvabile: «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere».

6. Quando all'incirca nel 1935, si discusse in Italia su questo punto, le necessità della scorta fece arricciare il naso a tutti; una volta almeno i cacciatori ed i bombardieri furono d'accordo!

7. Vi fu un nostro alto ufficiale che alle manovre del 1937 nell'Appennino tosco emiliano asserì che i velivoli d'assalto si potevano abbattere con i fucili per la caccia alle allodole.

costruiti gli Stormovik ed hanno parlato con i piloti di questo velivolo, concordano nell'affermare che vi è fra gli operai e fra i piloti un tale spirito di corpo, che trova paragone soltanto nell'entusiasmo degli americani a proposito delle fortezze volanti. Essi sono convinti che questo sia «il miglior aeroplano del mondo».

Ilyushin riconosce che la sua piccola corazzata disimpegna un compito speciale ed ha bisogno di una proporzionata scorta aerea. Egli riconosce in pieno il merito degli altri costruttori suoi compagni come Yakovlev, creatore del caccia YAK, assai veloce e mano-

vrabile, e che generalmente viene usato in combattimento insieme con l'IL-2. Yakovlev è un maggior generale dell'aeronautica, ha 38 anni ed è amico intimo di Ilyushin.

Ilyushin segue con interesse i progressi tecnici dell'Aviazione americana e legge assiduamente le pubblicazioni aeronautiche americane, ma mi ha detto che non ha trovato ancora la descrizione di nessun aeroplano che si avvicini a quel che egli ritiene l'apparecchio ideale d'attacco ricercato dalle forze rosse per l'avvenire.



## X

### PER LE GIOVANI ALI: COSTRUIRE E VOLARE (“Rivista Aeronautica”, n. 11, 1945; pseudonimo DEMÈZIO ZÈMACO)

*M. qui esamina un problema pratico che gli sta veramente a cuore: come diffondere una coscienza aeronautica tra vasti strati della gioventù, superando gli handicaps derivanti dalla sconfitta e tenendo conto della nuova realtà internazionale.*

#### ISTRUZIONE ED EDUCAZIONE AVIATORIA DELLA GIOVENTÙ ITALIANA

La situazione economica, e le condizioni della pace imposta, hanno causato e più tendono a causare:

- una riduzione grandissima nel numero delle persone che in Italia si occupano d'aviazione; soprattutto ingegneri, piloti, operai d'officina e di aeroporto;
- un progressivo decadimento qualitativo nelle persone che rimarranno in tali attività, giacché queste hanno troppo breve respiro per mantenere le prime nell'alto livello raggiunto;
- una stasi quasi completa nella istruzione ed educazione aviatoria della gioventù che, aveva preso un ritmo abbastanza intenso.

La sopravvivenza auspicata di un nucleo di aviazione militare, la sperata ricostituzione di servizi di trasporto aereo almeno nazionali, la desiderata ripresa nei cantieri aeronautici almeno per l'esportazione, serviranno ad attenuare la gravità del fenomeno, il quale tuttavia sussisterà forse per lunghissimi anni, distanziandoci sempre più dalle altre nazioni.

Non è compito del presente studio esaminare la portata dei primi due inconvenienti sopra citati e indicare il modo di rimediarvi; qui si vuole soltanto mostrare la gravità del terzo, esporre quanto importi il rimuoverlo, suggerire le linee d'azione che si ritengono più efficaci ed economiche.

Non v'è dubbio che almeno fino al 1939 vasti strati delle giovani generazioni amavano l'aviazione, si interessavano per conoscerla, anelavano a servirla.

*Ne emerge il ruolo di indirizzo e promozionale dell'Associazione Culturale Aeronautica, mentre le attività didattiche e gestionali dovrebbero essere affidate a imprese private debitamente assistite.*

(F. B.)

Naturalmente gran parte di tali entusiasmi avevano motivi utilitari, erano cioè mossi dal desiderio d'istradarsi ad una «carriera».

Ma questo vale per qualsiasi attività umana, anche per quelle che interessano le sfere più alte dello spirito, per esempio: le arti belle, la scienza pura, la religione.

Insieme alla «passione», alla vocazione, agiscono sullo spirito del giovane, per orientarlo verso l'una o l'altra attività, anche le necessità materiali, e lo sprone dei parenti.

Mancando nella vita italiana la possibilità di utilizzare professionalmente le attitudini, le conoscenze, gli entusiasmi aviatori, non v'è dubbio che sempre minor numero di giovani sarà attratto verso l'aviazione, più precisamente verso l'ingegneria aeronautica, verso il pilotaggio, verso i mestieri connessi.

Che gli aviatori d'oggi (tecnici, volatori, operai) si allontanino dall'aviazione per dedicarsi ad altre professioni è certo una disgrazia; ma che le generazioni nuove che vi erano indirizzate cambino strada, è una disgrazia ancor maggiore.

Noi diciamo che se la nostra nazione vuole (nel campo aviatorio) non diventare l'ultima del mondo, se vuole non ridursi per l'aviazione al livello dei paesi di civiltà inferiore, deve istruire ed educare aviatoriamente non già tanti giovani quanti ne bastino a colmare i fabbisogni della propria aviazione militare, della propria aviazione da trasporto, della propria industria di costruzione, ma un numero molto maggiore.



Insistiamo che il problema didattico è non soltanto culturale, ma anche educativo. La distinzione è ovvia per quanto riguarda il pilotaggio, giacché non s'ignora che esso è una scuola di carattere (coraggio, fermezza, volontà); ma esiste anche per quanto riguarda gli ingegneri e le maestranze; è lo spirito che anima le cognizioni e le rende operanti.

Se è vero che l'organo crea la funzione (ossia l'esistenza dell'aviazione crea i piloti, gli ingegneri e i capitecnici, gli operai) è anche vero che la funzione sviluppa l'organo; ossia che l'esistenza di una vasta categoria di aviatori dei tre fondamentali rami suddetti, sarà di sprone al ricostituirsi ed ampliarsi dell'aviazione nazionale.

È lontano da tutto il retropensiero di preparare i quadri ed i gregari d'una Aviazione militare potente! Nel mondo di domani una nazione come la nostra non potrà fare altro che porre la propria Aviazione militare al servizio d'una coalizione della quale faranno parte paesi enormemente più del nostro potenti, dal punto di vista economico, perciò industriale, perciò militare.

Il fine cui si tende è ben altro e ben più che fare del nazionalismo militare aviatorio. Vogliamo che gli italiani servano gli interessi nazionali partecipando alla vita aviatoria internazionale; non potranno farlo se non vi siano tra loro, numerosi e provetti, ingegneri, piloti, operai di officina e di aeroporto: sappiamo che questo servizio potrà essere attuato all'estero tanto quanto in Italia.

Suscitare e coltivare in vastissimi strati della gioventù fin dall'età più tenera, il desiderio di *costruire e volare* è un fondamentale dovere dei governanti d'Italia.

Se questo dovere non sarà assolto, le generazioni novelle riterranno naturale che costruire ali e volare sia privilegio dei cittadini di altre nazioni; le glorie aviatorie della generazione passata appariranno sempre più come possibilità tramontate e non suscettibili di risorgere, così come alla gioventù odierna di talune stirpi già gloriose nelle lettere nelle arti nelle matematiche, apparisce impossibile rinnovare i primati d'un tempo, tanto sopravvanzati sulla strada del progresso sono altri popoli che all'epoca delle accennate glorie erano ancora selvaggi o già degradati; la storia ha gettato quelle stirpi nel margine della strada; che ciò non accada anche a noi dopo un rovescio militare che minaccia essere la nostra disgrazia per un millennio; e doveva (nella propaganda euforica) essere la nostra fortuna!

## CHI SE NE OCCUPA?

Supponiamo che le parole finora dette siano state sufficienti a far intravedere se non dimostrare l'importanza del problema, e passiamo ad accennare quali realizzazioni pratiche siano possibili e quali mezzi siano più efficaci ed economici per risolverlo.

La prima idea che sorge nella mente è costituire una congrua organizzazione statale che istruisca i giovani e li mantenga addestrati per farne e perfezionarne ingegneri, capitecnici, piloti, operai d'officina e di aeroporto.

La seconda idea è che invece lo Stato consenta ad una organizzazione a carattere associativo *senza fini di lucro* l'iniziativa e la cura delle funzioni didattiche (di istruzione e di educazione) idonee agli scopi.

La terza idea è invece promuovere la costituzione di iniziative private che sia pure *con finalità di lucro* si attrezzino ed agiscano per ottenere i risultati sopra accennati.

Non v'è dubbio che istruire ed educare la gioventù significa anzitutto provvedere attrezzature e designare istruttori; ciò significa gestire una azienda; inoltre occorre stabilire i programmi, controllarne l'esecuzione, constatarne i risultati.

L'organizzazione puramente statale è possibile? Offrirebbe essa un rendimento soddisfacente?

Discutere a fondo questo problema è inutile; anzitutto si dovrebbe pronosticare se le condizioni di pace ce lo consentiranno; in secondo luogo si dovrebbero ripetere le molte dubitazioni espresse per ogni specie di attività statizzata.

In quanto ad una organizzazione di genere associativo, senza fini di lucro, mossa da virtù propria, questa sarebbe certo la soluzione ideale; la volontà dei vincitori della guerra non potrebbe impedirla; ma questo dispenserebbe dal dover *gestire una azienda*? Le attrezzature debbono essere provvedute, gli istruttori debbono essere pagati. Anche se in definitiva chi paga fosse soltanto lo Stato, può un'associazione effettuare una *gestione* senza essere suscettibile delle medesime dubitazioni che si appuntano contro quella grande associazione che si chiama Stato?

Con tutta la buona stima di cui sono degni gli italiani ammaestrati dalla sventura, possiamo essere certi che le buone intenzioni, efficaci quando si tratta di *promuovere e curare*, giungano a buon fine allorché si tratti di *gestire*?

Per non far perdere tempo ai nostri lettori, il cui intuito colma facilmente i trapassi logici della nostra

esposizione, giungiamo a concludere che l'unica organizzazione efficace, efficiente, di buon rendimento, potrà essere quella nella quale la funzione di *gestire* sia affidata a società di tipo industriale-commerciale; quella di promuovere, guidare, coordinare, sorvegliare, sia affidata ad una associazione retta da motivi ideali; libero lo stato di controllare, valutare e contribuire se giudicherà che i risultati servano gli scopi della comunità nazionale.

Riassumendo: *Imprese* che gestiscano; *Associazioni* che promuova; questo è il nostro parere. Ci asteniamo qua dall'impostare polemiche sopra attuazioni diversamente congegnate, e che non ci pare diano affidamento; se necessario risponderemo in altra sede a chi vorrà opporre obiezioni.

## IL PROGRAMMA

Non è necessario fare le lodi dell'aeromodellismo; è stato detto che serve ad istruire giocando, è stato detto che i giovanissimi vi trovano un passatempo appassionante, e lo stimolo ad uno studio profondo.

Non è necessario fare le lodi del volo a vela; è stato detto che esso fa i buoni piloti nello stesso modo come la navigazione a vela fa i buoni marinai; se è abbinato all'attività costruttiva, è stato detto che i migliori ingegneri dell'aeroplano sono quelli che si sono «fatti la mano» con il calcolo delle extraleggere ed affusolate strutture degli alianti; i migliori montatori sono quelli che hanno imparato a piallare, congiungere, riparare, mantenere, le ossature e i rivestimenti lignei o metallici del volo silenzioso. Sottoscriviamo in pieno a tali convinzioni e riteniamo superfluo argomentare qui per travasarle nella testa di chi non le condivide ancora.

Dunque: suscitare aeromodellisti, costruttori di alianti, piloti di alianti è la prima parte del programma.

Certo esso non basta, l'aeromodellismo con la relativa motoristica minuscola, l'aliantismo con la relativa costruzione specializzata, non sono che l'inizio per il proposito di fare aviatori (ingegneri e capitecnici, piloti a motore, operai di officina e di aeroporto); tuttavia siccome è quella che interessa maggiormente la gioventù, il presente scritto si limita ad essa.

Ci sia consentito però far cenno ad una seconda parte consistente:

- a) nel premiare (con borse di studio od altrimenti):
- i giovani ingegneri che si specializzino nell'ingegneria aeronautica pur esercitando la professione in altri rami;

- i giovani aspiranti alla professione di capotecnico e di perito industriale, se si vogliano specializzare nel ramo aeronautico pur senza praticarlo, se ciò non risulti possibile a tutti;
  - i giovani operai (motoristi, montatori, radiotecnici) che si specializzino nel ramo aeronautico pur esercitando il mestiere in altri rami;
- b) nel premiare (con la possibilità di conseguire il brevetto di pilota a motore) gli aliantisti che abbiano dimostrato maggior vocazione;
- c) perciò nel promuovere corsi di studio teorico-pratico, propedeutici alla specializzazione;
- d) nell'appoggiare sia in senso morale sia in senso materiale il collocamento al lavoro, in Italia ed all'estero, sia nel campo aeronautico sia in altri campi, degli ingegneri, dei piloti, degli operai, che abbiano conseguito i più distinti risultati.

Non v'è da nascondere le difficoltà nell'attuazione di questa seconda parte del programma; ma tali difficoltà sono di natura contingente; le vie per realizzare saranno in parte indicate dallo sviluppo degli eventi.

## L'ATTUAZIONE

La via per realizzare la prima parte del programma sopra esposto consiste, in succinto, nell'incitare la costituzione di *libere imprese private*, siano sotto forma capitalistica siano sotto forma cooperativa, che con la meta e lo stimolo di *prove a premi* assumano in proprio ogni e qualsiasi responsabilità (economica, civile, morale) di costituire e gestire le scuole necessarie.

Organizzazioni private *locali*; libere di estendersi e figliare, libere di fallire e di prosperare, libere di far pagare o non far pagare i propri allievi; libere di stabilire i programmi didattici, gli oneri, le condizioni di vita degli allievi stessi; vincolate soltanto al rispetto della vita umana, vigilate e penalizzate soltanto per eventuali conseguenze funeste, compensate soltanto dai premi concessi per il *numero* congiunto alla *qualità* dei risultati conseguiti.

L'Associazione cui sopra è cenno assuma il ruolo di promotrice e curatrice; non conceda i brevetti di aeromodellista o di volovelista o di costruttore; constati i risultati conseguiti e soprattutto *mantenuti*; *fare* un aeromodellista, *fare* un volovelista, *costruire* un aeromodello o un aliante non significano abbastanza, se l'aeromodellista non resti tale, se il volovelista non resti tale, se l'aliante non continui ad esistere o non si rinnovi; se aeromodelli e aeromodellisti

congiunti, se alianti, costruttori e volovelisti congiunti, non confermino e superino anno per anno le prove di volo realizzate.

Naturalmente per conseguire tutto ciò occorre ottenere l'afflusso e l'assiduità degli aeromodellisti, dei volovelisti, dei costruttori, occorre la *propaganda* e il *disciplinamento*; anche queste funzioni spettano a ciascuna impresa privata la quale come tutte le imprese per ogni attività deve *suscitare clienti*.

L'Associazione effettui la propaganda generale, non quella particolare al successo delle singole imprese.

La constatazione *annuale* dei risultati raggiunti si manifesti in quattro fasi:

- *locale*: per il numero degli aeromodellisti, degli aeromodelli, dei volovelisti e degli alianti, e per l'efficienza «funzionale» di essi uomini e macchine;
- *regionale*: per il giudizio di merito comparativo e il premio ai vincitori, indipendentemente dalla eccellenza delle prove realizzate; non si tratti perciò di constatare dei primati, ma di stimolare l'innalzamento del livello medio al di sopra di un livello minimo stabilito anno per anno;
- *nazionale*: analogo a quello regionale come concetto informativo;
- *internazionale*: (in Italia e all'estero) concepito come premio al buon comportamento nella comparazione internazionale, non indispensabile come superamento delle altre nazioni.

Come si è visto, due concetti, universalmente ammessi come valutativi, qui sono invece considerati estranei alle prove *compensate pecuniariamente* che condizionano la costituzione, la sussistenza, lo sviluppo delle imprese private; essi sono:

- il concetto di *brevetto*, giacché fare un aeromodellista o un volovelista è meno che niente se essi non perdurino nella loro capacità;
- il concetto di *primato*, giacché superare un primato è meno che niente, se di fianco al primatista (uomo e macchina) non vi siano che nullità di uomini e di macchine.

## CONCLUSIONE

Nei limiti di un breve articolo non era possibile approfondire una questione che è notevolmente grave, e presenta lati assai complessi.

A questo punto il lettore si potrà domandare se v'è nella nostra esposizione un retropensiero non ancora espresso; eccoci a soddisfarlo.

L'organismo associativo idoneo ad esercitare le funzioni che abbiamo immaginato devolute ad una innominata «Associazione»:

- non può avere forma federativa, perché in tali forme la periferia ha tendenza ad agire di proprio arbitrio, mentre per lo scopo sopra accennato l'unità di indirizzo è indispensabile;
- non può mescolare a tali funzioni di diffusione della cultura teorica e pratica *nei limiti e nelle forme sopra specificate*, quelle d'esercizio del volo turistico o sportivo; sotto pena che alla periferia la coesistenza nel medesimo luogo di una Impresa esercente (del tipo e con lo scopo sopra accennati) e di una Sezione periferica della Associazione incaricata di sorvegliare l'Impresa produca o una *collusione* o una... *collisione*.

Abbiamo detto che non vogliamo provocare polemiche, pur disposti a rispondere a chi opporrà obiezioni, perciò ci asteniamo dall'accennare quali organizzazioni esistenti *non* ci sembrino idonee ad assumere le funzioni sopra accennate.

Diremo invece che a tale scopo ci sembra idonea l'Associazione Culturale Aeronautica della quale nel primo numero 1945 di questa Rivista fu pubblicato lo statuto.

Essa non potrebbe essere estranea al problema oggetto del presente studio.

Già ha costituito nel proprio seno una *Sezione Giovanile*, ne ha determinato il regolamento ed il programma, ne ha studiato le possibilità pratiche realizzatrici, e sta passando alla attuazione, sperando da un lato di giungere a ottenere da qualche fonte i mezzi necessari, dall'altro di concretare con l'iniziativa privata la struttura degli organi esecutori.

I concetti informativi della attività della detta Associazione (anche nelle iniziative che pur esulando dal tema «*Per le giovani ali*» rientrano in quello generale di *ridare ali agli Italiani*) sono d'essere fondamentalmente una *promotrice e curatrice*, non una *esercente* di attività; così, a solo titolo di esempio:

- promuove e cura la stampa aeronautica: ciò che non significa soltanto realizzare periodici e libri, ma anche diffondere periodici e libri realizzati da altri; da questo deriva la sua funzione di «solidarizzare» tutti coloro che si occupano della stampa aeronautica, e tutte le pubblicazioni periodiche o non periodiche anche non editate per iniziativa dell'Associazione stessa;
- promuove e cura ogni mezzo di studio aeronautico; le scuole, i musei, le esposizioni e gli esperimenti, i

corsi didattici e quelli informativi, i congressi e le conferenze; promuovere *non significa voler costituire ed esercire tutto ciò in proprio*, magari impedendo agli altri di fare altrettanto.

Essa si astiene invece dall'immischiarsi in attività estranee al proprio programma; per esempio non ha concesso il patronato ad un gruppo di piloti che intende costituire un «Consorzio Aviatorio Servizi Turistici e Noleggiati», una specie di attività «taxistica» svolta da

piloti proprietari di velivolo per trasportare passeggeri che vogliano visitare in volo, come si fa a terra mediante torpedoni o autovetture, le bellezze dell'Italia.

Invece, anche a beneficio di tale Consorzio, ha messo in studio una «Guida Aerea dell'Italia sofferente e liberata» illustrata nelle opere e nelle rovine, prima e dopo l'atroce evento che la rese campo di battaglia di eserciti stranieri; tale Guida Aerea speriamo che sia largamente diffusa soprattutto nei Paesi vincitori!





## XI

### IL PILOTAGGIO E IL GRADO GERARCHICO (“Rivista Aeronautica”, nn. 5-6, 1946; pseudonimo AEMME)

*M. riferisce un ventaglio di opinioni sull'allora vexata quaestio se il pilotaggio debba essere, o meno, prerogativa dei soli ufficiali. Poiché accenna al “sergente maggiore Ugo Aldrovandi” (Ugo Aldrovandi è un suo pseudonimo), non è escluso che almeno talune delle opinioni citate siano, in realtà, dovute a personaggi immaginari.*

*Nonostante la sua profferta di neutralità sull'argomento, da quanto afferma nell'articolo si può*

*dedurre che certamente M. non appartiene al gruppo di coloro i quali sostengono categoricamente che solo gli ufficiali debbano essere piloti. Egli inoltre ritiene che nell'organizzazione aeronautica vi sia posto anche in tempo di pace per molti ufficiali con le capacità direttive necessarie, anche se poco dotati come piloti.*

(F. B.)

#### NOTA

*(In seguito ad un articolo pubblicato nel numero di gennaio-febbraio della «Rivista Aeronautica»: Col. Pasti – L'importanza del pilotaggio – sono giunte al giornale «Giovani Ali» parecchie risposte e alla Rivista n'è giunta qualcuna. Sopravvenute esigenze di spazio impediscono al giornale di pubblicarle, ed esso chiede ospitalità alla Rivista. Senonché le argomentazioni addotte nelle diverse risposte sono fondamentalmente simili, ciò che ci induce a far riassumere da un nostro collaboratore quelle più notevoli.*

(N.d.D.)

Lessi a suo tempo «L'importanza del pilotaggio». Come collaboratore di «Giovani Ali» ritenni l'articolo molto interessante e ne estraí un brano che venne pubblicato nel suo n. 4 sotto il titolo «I piloti debbono essere ufficiali o sottufficiali?», senz'altro commento che l'invito ai lettori di esprimere il proprio parere.

Le risposte che sono giunte sul mio tavolo sono anche troppe, e talune mi lasciano perplesso; ritenevo che non si potesse criticare un articolo senza prima averlo letto; non basta leggere il brano da me citato per giudicare l'articolo; e per conoscere le idee del suo autore; l'articolo è lungo sette pagine, il brano è lungo meno di mezza pagina della Rivista.

La polemica è utile perché le idee debbono essere discusse per poter essere vagliate e perfezionate. Ma alcuni degli scritti polemici sembrano manifestare un vivo risentimento e ciò, ripeto, soltanto in base alla conoscenza di una quattordicesima parte dell'articolo criticato.

Infine qualche contraddittore scivola nella denigrazione non corredata di prove dei piloti Ufficiali per il lodevole intento di dimostrare i meriti giammai negabili dei piloti Sottufficiali.

Penso che quando si esprimono accuse contro una intera categoria di persone occorra essere ancor più cauti che quando le accuse sono espresse contro persone singole.

Mi auguro che il buon costume democratico si diffonda sempre più, ossia che tutti ci si abitui al rispetto delle opinioni altrui, sia nel senso di ben conoscerle prima di sottoporle a critica e ad obiezioni, sia nel senso di esporre le opinioni contrapposte in forma serena e ponderata.

Ciò considerato, ho ritenuto doveroso rileggere per mio conto l'articolo sopra citato, al quale prego vivamente i lettori di riferirsi, e mi è parso che in esso molte argomentazioni coincidano con talune opinioni espresse dai suoi contraddittori.

Correggetemi se sbaglio, ma mi sembra che l'articolo sopra citato sia imperniato sui concetti che

*l'Ufficiale pilota deve essere un ottimo pilota, e che ai posti di comando non debbono più giungere piloti mediocri come nel passato talvolta è avvenuto; chi vorrà dargli torto?*

A questo punto comincia l'apparente (secondo me) dissenso tra l'Autore dell'articolo citato e i suoi contraddittori.

L'Autore scrive (se non sbaglio) che tutti i piloti militari oltre ad essere *ottimi* piloti devono essere persone colte, perciò meritare il grado di Ufficiale.

Alcuni suoi contraddittori invece (se ho ben capito) ritengono che soltanto *pochi* siano le persone dotate dalla natura in tal modo da riunire in se stessi le doti per divenire ottimi piloti e insieme conseguire ottima cultura; perciò (essi dicono) per provvedere *numerosi* ottimi piloti bisogna contentarsi che una gran parte di essi abbia mediocre cultura ossia non consegua il grado di Ufficiale.

Per concludere mi sembra che prospettato nella sua essenza il disparere possa stare tutto nella risposta alla domanda:

*In Italia si potrebbe riuscire ad ottenere che tutti i piloti militari divenissero Ufficiali?*

Non so se ho ben capito la questione, oppure se v'è qualcuno dei lettori il quale ritenga desiderabile che il bersaglio della cultura sia estraneo all'uomo che pilota un aeroplano militare, anche in lunga navigazione e all'azione guerresca.

Tuttavia riconosco che la questione non finisce qui. Il Pasti sembra scrivere a un certo punto: – Adesso che i piloti sono troppi, rispetto alla utilizzazione che l'Aeronautica ne può fare, eliminiamo i Sottufficiali. – I suoi contraddittori obiettano: – Non è giusto, non è morale, non è economico; eliminiamo invece i piloti meno buoni, indipendentemente dal grado.

Io mi permetto interloquire: Ripensandoci sopra, amici Ufficiali e amici Sottufficiali, forse troveremo una formula di conciliazione, non dico soltanto fra i contrastanti interessi delle due categorie, ma ciò che più conta fra le esigenze del volo che richiedono piloti tutti *ottimi* e le esigenze organiche complessive che richiedono intelligenza, cultura, capacità di comando, ampiezza di vedute, in una parte dei piloti, quelli che ascendono man mano alle maggiori responsabilità; ciò anche considerando che, credo, durante il periodo in cui una forza armata ha soltanto il dovere di *prepararsi* ai compiti guerreschi per i quali esiste, l'intelaiatura di essa non deve essere *proporzionalmente* meno efficiente, rispetto ai reparti di volo, di quanto debba essere in guerra, anzi forse deve esserlo maggiormente.

## IL PARERE DEGLI ALTRI

Ciò premesso, e siccome il periodico per scarsità di spazio non può pubblicare il testo integrale delle risposte giunte, sento il dovere di riassumere quelle di esse che mi sembrano più notevoli, indipendentemente dal fatto che io condivida o no i loro pareri.

Il maresciallo pilota MARIO PENNACCHIOTTI sottolinea che il Sottufficiale pilota, salvo eccezioni, passando tutta la propria vita nel reparto di volo, mantiene continuamente allenata la propria capacità di pilotaggio e desta la propria passione; invece l'Ufficiale pilota anche se all'inizio è altrettanto ottimo e appassionato, col salire nel grado viene costretto ad allontanarsi dal reparto, a dedicare molto tempo a mansioni di comando e di ufficio, perciò più del Sottufficiale rischia di attenuare e perdere le qualità di pilotaggio.

Egli deduce che per avere dei reparti efficienti ed operanti, si rende necessaria una forte massa di Sottufficiali piloti.

Ricorda la pattuglia acrobatica di Campoformido di cui tre quarti erano Sottufficiali; le squadriglie di Mirafiori nelle quali per le manifestazioni acrobatiche collettive i Sottufficiali erano parte essenziale. Accenna ai casi nei quali proprio i Sottufficiali furono messi a capo di pattuglie, ai casi nei quali un apparecchio plurimotore ha avuto, in missioni difficilissime, per capo equipaggio un Sottufficiale, e a quelli nei quali un Sottufficiale pilota, in fatto di volo, fu il braccio destro del comandante di Stormo.

Allude ai collaudatori (e quindi con capacità tecniche) delle varie Ditte costruttrici, quali i vari LANA, CARESTIANO, BUFFOLI, LICABÒ ecc. per constatare che molti di essi provenivano dai Sottufficiali piloti.

Il maresciallo pilota ANTONIO CANEPA indirizza la sua risposta alla Rivista; egli rileva che l'articolo ha un suono non gradevole «a poca distanza dalla fine della guerra dove il valore e la capacità dei Sottufficiali piloti è emersa a dimostrare quella competenza che l'Autore nega loro»; afferma che l'Aeronautica deve ricostituirsi «essenzialmente con elementi che conoscano bene il proprio mestiere di pilota»; è convinto che sia «più costruttivo, per non dire generoso, suggerire il modo di avvalersi ancora dell'opera dei Sottufficiali piloti, di impiegarli ancora in virtù della loro intrinseca capacità, di istruirli in quelle cognizioni complementari indispensabili al pilota di un velivolo moderno»; e che sia doveroso fornirne

oggi «l'esito». Dopo parecchie considerazioni inerenti al rapporto fra intelligenza, cultura e doti innate di pilotaggio, egli osserva: «nella pratica del pilotaggio anche i problemi più complessi si riducono all'applicazione elementare».

Fa poi cenno al fatto che molti Ufficiali di complemento pur possedendo un diploma non hanno dimostrato di possedere in adeguata misura cognizioni di tecnica e di aerodinamica. Conclude accennando alla idoneità dimostrata da molti Sottufficiali piloti a mansioni di capo equipaggio, di collaudatore, di istruttore, alla fiducia in loro riposta dai Comandanti, e perciò al loro diritto di non essere estromessi.

Il Signor MARIO BADI in un lungo ed elaborato articolo concorda coll'Autore nel deplorare che i piloti mediocri arrivino ai posti di comando, ma vorrebbe che l'analisi fosse estesa ad accertare perché molti Sottufficiali piloti ottimi, benché oggetto di segnalazioni e proposte, non riescano ad ascendere neanche a modesti gradi di Ufficiale nonostante che le norme vigenti consentano loro la carriera fino a capitano. Egli scrive che per pilota ottimo non intende quello che sappia soltanto far bene acrobazie ed atterraggi ma anche sappia ben navigare, ed afferma che i Sottufficiali sono in tal senso ottimi piloti. Accenna che spesso allorché piloti di alta classe venivano presentati a personalità straniera, si taceva che essi erano Sottufficiali. Sostiene che se i Sottufficiali piloti anziché oberati d'incarichi relativi a servizi aeroportuali, fossero dopo il volo maggiormente curati per elevarli culturalmente si avrebbero i risultati desiderati. Si estende poi a considerare i compiti dei Sottufficiali piloti come istruttori, come collaboratori, come sperimentatori, come secondi piloti nei plurimotori, come gregari di pattuglia, come capi pattuglia, deducendone il valore della categoria. Conclude esprimendo il pensiero che un maggiore e più giusto apprezzamento del valore dei Sottufficiali potrebbe derivare da un aggiornamento della struttura sociale, dell'ordinamento aeronautico e delle mentalità.

Il serg. magg. UGO ALDROVANDI obietta con vivacità che il pilotaggio di per se stesso non richiede cultura maggiore di quella richiesta per i Sottufficiali, tanto è vero che i velivoli di difficile pilotaggio corredati d'una strumentazione complessa e numerosa vengono ottimamente condotti dai Sottufficiali. Osserva che in guerra molte squadriglie restarono costituite da tutti Sottufficiali piloti con un solo Uffi-

ciale subalterno comandante. Afferma che è assai più economico corredare di cognizioni un Sottufficiale ottimo pilota che non preparare nuovi piloti forniti delle cognizioni richieste.

Il signor LUIGI ZAZZARINI si dichiara non Ufficiale, né Sottufficiale, né pilota, perché scrive: «il fisico non mi ha permesso tanta fortuna», ma ha volato. Egli sostiene che la categoria dei nostri Sottufficiali piloti non è seconda a nessuno né nell'Aviazione italiana né in qualsiasi aviazione del mondo. Cita l'abilità dimostrata dai Sottufficiali piloti nelle competizioni sportive, nelle trasvolate, nelle guerre, e soprattutto come istruttori nelle scuole. Protesta contro la proposta di escludere i Sottufficiali giacché essi insieme agli Ufficiali hanno scritto nei cieli pagine di gloria, ed anch'essi hanno saputo «*adoperare la macchina aerea con pieno rendimento*». Egli conclude con una simpatica ed appassionata perorazione.

Un gruppo di SOTTUFFICIALI PILOTI DA CACCIA dichiara che l'avere letto sia l'articolo sia il brano estratto «*è triste per noi Sottufficiali piloti che in molti anni di servizio abbiamo con amore e con passione vissuto i migliori periodi di questa Aeronautica oggi tanto mutilata; per noi che abbiamo visto cadere sul campo dell'onore e del dovere, assieme a tanti nostri compagni Ufficiali, tutti i migliori di noi*».

Prosegue dicendo: «*gli Allievi Ufficiali (a parte quelli provenienti dai corsi regolari della R. Accademia) hanno seguito lo stesso corso dei Sottufficiali sia nel campo pratico sia in quello teorico, sviluppando lo stesso programma e sostenendo gli stessi esami*».

Afferma: «*quel che vale, in una professione la quale si accetta solo in virtù di una forte e violenta passione, è l'allenamento che porta alla pratica e dà esperienza. Il glorioso passato della R. Aeronautica è un documento continuo del valore e della capacità professionale dei Sottufficiali Piloti; difatti riferendoci al periodo di pace vediamo sempre in tutte le manifestazioni aeronautiche la presenza di una percentuale mai, diciamo mai, inferiore al 50% di Sottufficiali Piloti; in guerra episodi troppo luminosi di puro eroismo confermano il valore e la generosità di questa categoria che, purtroppo, è stata molto trascurata e certo insufficientemente apprezzata. Nel campo civile e nel particolare lavoro di collaudatori, vediamo l'affermazione di molti Sottufficiali che hanno evidentemente, una vera e profonda preparazione tecnica*».

Conclude rivolto all'Articolista: «*ha mai pensato quanti sono i fattori psicologici che entrano in funzione*

*nel Sottufficiale Pilota e che potrebbero dimostrare con stretta logicità quali stimoli ha il Sottufficiale per elevarsi, perfezionarsi e rendersi migliore dell'Ufficiale nel campo professionale» (pilotaggio e navigazione)? «E d'altra parte quali limitazioni invece nella categoria degli Ufficiali, che in pochi anni di servizio raggiungono gradi che per necessità organiche impediscono loro di vivere di continuo la vita dei reparti?»*

*«Il Sottufficiale Pilota nasce, vive, e spesso muore nelle squadriglie, ed acquisisce un'esperienza professionale pari certamente a quella di un qualsiasi Ufficiale Pilota. Ne viene di conseguenza che il rendimento del Sottufficiale Pilota, e per questo per il maggiore e continuo periodo di permanenza al reparto, è superiore, nel campo addestrativo, a quello dell'Ufficiale Pilota».*

*«Siamo d'accordo con Lui che nelle condizioni del nostro Paese, per necessità d'ordine economico, molto personale debba essere eliminato, e naturalmente è ovvio che la scelta debba essere fatta secondo un criterio qualitativo, ma non è sospendendo la creazione dei Sottufficiali Piloti, ed ancor meno procurando l'esodo di quelli attualmente in servizio, che si avrebbe un'Aeronautica con personale «di qualità»!*

#### UNA OPINIONE DIVERSA

V'è però per «Giovani Ali» uno scritto del Signor GIOVANNI SPATUZZA, il quale sostiene una tesi del tutto diversa da quelle dei precedentemente citati, oltreché diversa da quella dell'Autore al quale risponde. Scrive lo Spatuzza tra l'altro: «È vero, il Pilota scadente in genere non ama il volo e vola poco. Ma è tale inidoneità ragione sufficiente per inibirgli il passaggio agli alti gradi? Invero i maggiori precursori dell'Arma non sono stati ~~tutti~~ degli «assi». I perfezionamenti tecnici conseguiti dall'Aviazione sono stati forniti in massima parte da uomini che non hanno mai avuto intenzione alcuna di fare gli aviatori. Per quella dottrina non ancora ben definita che si chiama strategia aeronautica occorre sì preparazione spirituale e tecnica, ma un generale può con molta valentia preparare piani di battaglie aeree e non riuscire ad effettuare una virata oltre i 45 gradi. Tanto meglio se il pilota che riesce ad occupare i più alti posti della gerarchia aeronautica ha 20/20 in pilotaggio, ma non basta saper fare gran-volte-inverse per far risorgere l'aviazione».

Come si vede ogni cervello ha la sua opinione; ma siccome questo mio scritto vuol soltanto riassumere le idee degli altri, non oppongo obiezioni.



## XII

### BISOGNA DEMOCRATIZZARE LE FORZE ARMATE?

("Rivista Aeronautica", n. 10, ottobre 1946; pseudonimo ARTURO MOSCHINI)

*L'eredità morale della sconfitta è, forse, ancor più pesante delle rovine materiali causate dalla guerra. Dopo il 1945 il prestigio della leadership militare italiana, fondamento indispensabile del morale e dell'efficienza, è assai basso, con negativi riflessi in ogni settore. Nei riguardi dei Quadri circolano a torto o a ragione, dentro e fuori le Forze Armate, risentimenti e accuse che non di rado si trasformano in pregiudizi, e che comunque minano gravemente la coesione dell'organismo e la disciplina.*

*Il confronto con le Forze Armate americane, che dal 1943 in poi percorrono la penisola, non è favorevole. L'italiano medio – in divisa e non – le ritiene, non sempre a ragione, un modello di democrazia e di efficienza, e ne apprezza anche oltre il dovuto talune manifestazioni esteriori, come il vitto abbondante e vario consumato in comune tra ufficiali e soldati dei reparti in mense già allora tipo self service, la mancanza di vistose differenze tra le divise della truppa e quelle dei Quadri, una certa rilassatezza formale, l'apparente assenza di distanze tra Quadri e truppa, ecc.. Anche per queste ragioni subito dopo il 1945 ha inizio, in Italia, un dibattito sulla "democratizzazione" delle Forze Armate che coinvolge in primis il mondo politico ma viene promosso da tutte e tre le riviste di Forza Armata, trovando un primo sbocco nell'Art. 52 della Costituzione, là ove si afferma che "l'ordinamento delle Forze Armate si informa allo spirito democratico della Repubblica". Su che cosa si intenda per "spirito democratico", però, anche sulle riviste militari i pareri sono assai diversi...*

*In questo articolo, che riflette le sue idee su un argomento così delicato e controverso, M. fa riferimento a un articolo apparso sulla rivista americana "Life" (riportato sullo stesso numero 10/1946 della Rivista) nel quale la realtà dei rapporti tra Quadri e truppa nelle Forze Armate americane è dipinta in modo assai diverso da quanto allora comunemente si credeva in Italia: in effetti l'articolo potrebbe essere stato scritto*

*anche in Italia, perché riassume le più o meno giustificate o fondate critiche e lamentele per i "privilegi" degli ufficiali, che non solo a quel tempo circolavano anche da noi all'interno e all'esterno delle caserme.*

*Preso atto che "il prestigio [dei Quadri] si è ridotto man mano che le distanze si sono accorciate" e che esiste al momento una frattura tra Quadri e truppa, M. indica come rimedio non tanto la revisione delle norme disciplinari di base (come propongono alcuni) ma il miglioramento, senza pregiudizi di classe e di casta, del reclutamento e della selezione dei Quadri, facendo emergere i migliori sia per doti morali e di carattere che per cultura e capacità professionale.*

*M. indica l'esercito sovietico come l'unico nel quale la coesione tra Quadri e truppa si mantiene elevata. Da questa affermazione prende spunto il Comandante Carlo De Grossi Mazzorin ("Rivista Aeronautica" del gennaio 1947), il quale citando il giornale "Flotta Rossa" e un lungo brano del celebre generale sovietico Frunze, precisa che "ciò si è verificato in Russia non perché si sia creato 'un nuovo spirito militare idoneo ai nuovi tempi' [così scrive M. – N.d.C.], ma perché anziché andare avanti si è saputo tornare indietro, ossia tornare al vecchio spirito militare che è idoneo a tutti i tempi, a tutte le Forze Armate e in tutto il mondo, quando e laddove la sana vecchia disciplina è intesa nel suo giusto valore". Per il De Grossi perciò, bisogna se mai tornare alla disciplina piemontese.*

*Le sue affermazioni sono giudicate "strabilianti" dal Maresciallo pilota Luigi Poli, che sul n. 6/1947 della Rivista interpreta in modo opposto quanto scrive il giornale "Flotta Rossa", nel quale, a suo giudizio, si vuol dimostrare che nella Marina sovietica la disciplina è ferrea, proprio perché basata su un'assoluta giustizia per tutti: "or da questo si deve dedurre che i sovietici, adottando per primi uno spirito di giustizia ed accorgendosi che anche gli inferiori degli ufficiali hanno dei bisogni, dei diritti e delle prerogative, non sono affatto andati indietro, ma molto avanti;*

risolvendo appunto quel problema agitato da tutti i ‘novatori’ e che, specialmente da noi italiani, si vuol far più difficile della quadratura del circolo”. Il Poli perciò si augura che qualcuno “risponda per le rime” al De Grossi...

Anche dall'articolo di M. si deduce che il punto della questione, più che nella ricerca di nuove forme disciplinari, consiste nell'eliminazione di privilegi, abusi e carenze anche in passato da condannare, perché in contrasto con il vero concetto di disciplina.

L'edizione europea della Rivista «Life» di Chicago ha pubblicato un articolo nel quale Robert Neville «accusa il sistema antidemocratico di casta» vigente nell'Esercito degli Stati Uniti.

«Life» mette in evidenza che Neville ha servito dapprima come soldato poi come ufficiale raggiungendo il grado di tenente colonnello; che egli è stato corrispondente della New York Herald Tribune, redattore delle notizie estere del «Time», poi redattore di «Stars and Stripes» nel teatro Mediterraneo con sede successivamente ad Algeri, Orano, Casablanca, Tunisi, Palermo, Napoli, Roma.

L'articolo è ornato di illustrazioni, due delle quali riproducono i cartelli propagandistici dell'arruolamento, pieni di euforia relativa al benessere del soldato, e due delle quali mettono in ridicolo tale euforia.

Si tratta di uno scritto «giornalistico», non «di studio» né di analisi critica; ma esso può essere oggetto di studio per noi Italiani, giacché anche da noi non manca chi, nella massima buona fede, si pone il problema che riassumo nel titolo della presente recensione.

Leggendo l'articolo del Neville e integrandolo con la lettura di altri scritti, specie americani ed inglesi, che vanno qua e là comparando, ci si accorge che il problema stesso può distinguersi in parecchie questioni.

V'è in primo luogo quella del trattamento economico direttamente corrisposto (in danaro o in natura) ai militari dei diversi gradi gerarchici nelle varie posizioni: di servizio in prima linea, di servizio nelle retrovie, e di licenza. I novatori si lamentano che vi sia eccessiva diversità tra gli ufficiali, i sottufficiali e la truppa.

Naturalmente bisogna tener presente che in tempo di pace la questione cambia in parte d'aspetto, perché

*Il problema della ricerca di una nuova disciplina è assai più complesso e non si esaurisce nel dibattito del primo dopoguerra, ma ha un seguito sulle riviste militari anche negli anni seguenti, e in particolar modo negli anni 70. In tutti i casi, questo contributo di M. rimane tuttora di attualità, se non altro perché riguarda obiettivi che in ogni tempo la selezione dei Quadri ha inteso raggiungere.*

(F. B.)

allora per alcuni militari (ufficiali, sottufficiali, graduati) il servizio militare è una professione volontaria (militari di carriera) mentre per altri (siano o no ufficiali) tale servizio è un obbligo nei Paesi dove vige la coscrizione.

La seconda questione concerne quella parte del trattamento che non viene direttamente corrisposto al militare ma che forma la organizzazione della sua vita e del suo benessere, ossia l'alloggio, le mense, le installazioni di conforto e in parte le vestimenta specie l'uniforme. Anche per tutto ciò i novatori si lamentano che sia eccessiva la disparità tra le tre categorie: ufficiali, sottufficiali e truppa; e anche per tutto ciò vale la distinzione fatta qui sopra fra la professione volontaria e il servizio obbligatorio.

\* \* \*

Le due prime questioni come si vede riflettono il lato economico-logistico dell'organizzazione delle forze armate.

Invece le seguenti si riferiscono al costume o al regolamento.

È ingiusto che nel mondo esterno, si dice, taluni luoghi (come sale di spettacoli, ristoranti, caffè, e peggio vagoni ferroviari ed altri veicoli) siano riservati agli ufficiali e preclusi alla truppa.

Ciò potrebbe considerarsi ragionevole, si dice, se la truppa fosse deficiente di educazione (formale e sostanziale) e invece gli ufficiali fossero dotati di educazione eccellente; ma purtroppo così non è, almeno per la seconda parte.

I novatori aggiungono che da tutte le disparità sopra accennate deriva che il mondo dei non militari manifesta verso un ufficiale una considerazione assai maggiore di quella che manifesta verso un militare di

truppa, e assai maggiore di quella che spetterebbe al merito intrinseco rispettivo; perfino le compagne degli ufficiali si sentono superiori a quelle dei soldati!

La *forma* dei rapporti fra i vari gradi gerarchici dovrebbe essere meno autoritaria senza che divenisse perciò meno autorevole; anzi la *sostanza* stessa di tali rapporti merita di essere modificata, nel senso di un assai maggior rispetto che il superiore dovrebbe verso i «diritti umani» dell'inferiore e la qualità di «essere razionale» che a quest'ultimo si deve riconoscere, risparmiandogli obblighi spiacevoli allorché non sono necessari, ed ordini capricciosi, e non sollecitandone mai la servilità.

\* \* \*

Le questioni che seguono non sono né economiche né di ordinamento, ma sembrano assai scottanti se formano oggetto di discussione nelle forze armate di tutti i Paesi (Italia non esclusa).

Sembra dunque, al dire dei novatori:

- che tra gli ufficiali si commettano abusi e disordini (anche di contegno morale) e profittazioni (specie nell'uso dei beni collettivi quali automobili e alloggi), i quali restano tollerati tanto più per quanto più elevato sia il grado, mentre ne vengono repressi anche assai più lievi se commessi da uomini di truppa;
- che troppi siano gli ufficiali i quali commettono disonestà vere e proprie, reati, i quali inoltre sfuggono alle sanzioni in misura maggiore per i gradi maggiori;
- che siccome sono gli ufficiali a fare le leggi e i regolamenti d'interesse militare, essi li fanno principalmente a proprio beneficio; che tra gli ufficiali i più elevati danno la preferenza, precedenza e prevalenza alle disposizioni che procurino loro maggiori benefici; le disposizioni di cui dovrebbero beneficiare sottufficiali e truppa vengono sempre per ultime.

\* \* \*

Mi sono dovuto diffondere ad illustrare quest'ultima questione sollevata dai «novatori» perché mi sembra che alla resa dei conti il problema del cosiddetto «democratizzare le Forze Armate» si possa ridurre alla considerazione seguente:

Attualmente nelle gerarchie militari di quasi tutti i Paesi (anche di alcuni dei Paesi vincitori) gli individui

che rivestono i gradi superiori (ufficiali) non posseggono più, di fronte agli individui che rivestono i gradi inferiori (uomini di truppa compresi) quel PRESTIGIO (culturale, morale, sociale) che prima godevano e che faceva riconoscere come legittimamente loro dovuti, insieme alla autorità ed alla responsabilità, anche particolari vantaggi e privilegi.

Che tale perdita di prestigio sia prodotta da una minorazione di qualità degli individui di maggior grado; o da una maggiorazione di qualità degli individui di minor grado; o da entrambe le cause; o anche perfino da una eventuale ingiusta presunzione di questi ultimi contro i primi (supposti invece integri nel loro merito effettivo); *ciò non ha una reale importanza pratica.*

In concreto i minori dicono ai maggiori: Voi usurpate *vantaggi* che non *meritate*; bisogna accorciare le distanze fra voi e noi nei *vantaggi*, portandole ad essere nella giusta proporzione in cui si trovano le distanze fra i *meriti* rispettivi.

Un tempo si era ufficiali per diritto di nascita, poi lo si fu per un diritto riconosciuto ai possessori di determinati requisiti; oggi si contesta che per esempio uno di tali requisiti (il titolo di studio) sia frutto di merito personale anziché di un privilegio di classe, e si contesta che esso sia sufficiente.

Oggi si contesta che il *principale* di tali requisiti: il *carattere* (col suo corredo di probità, onestà, serietà, fermezza, equità, disinteresse, operosità, eccetera) sia tra gli ufficiali sufficientemente diffuso, mentre un tempo si *ammetteva* che fosse generale ed eccellente, se non esclusivo.

Immaginate un ambiente militare dove i meriti intrinseci degli individui che rivestono grado superiore fossero *riconosciuti* anziché contestati dagli individui che rivestono grado inferiore; dove il prestigio dei primi fosse una realtà operante anziché una ipotesi non realizzata; dove la differenziazione dei requisiti, la distanza fra i minimi i massimi (culturali, intellettivi, fisici, spirituali) fosse effettiva e non convenzionale.

In tale ambiente a nessuno verrebbe in mente di «accorciare le distanze» dei vantaggi (economici o morali) e dei rapporti (formali o sostanziali) inter-gerarchici.

A me sembra evidente che ogni ambiente militare debba essere essenzialmente «gerarchico» e non possa essere che tale; e credo che (non etimologicamente) gerarchia significhi «distanza» o «livello»; perciò l'accorciamento delle distanze (perché in tal senso la maggioranza delle persone intende il «democratizzare») è una contraddizione in termini.



Sarebbe un metodo sbagliato che il generale dicesse al soldato «tu devi stare a disagio perché così voglio»; ma è un metodo inattuabile se non altro per motivi economici e funzionali quello di dire al soldato: affinché tu sia tranquillo e obbediente ti alloggerò e stipenderò come un ufficiale, e «accorcerò le distanze» anche in altri rapporti.

Le distanze vengono accettate spontaneamente se esiste il *prestigio*; ed è questo, non è il regolamento che produce la subordinazione, e con essa il riconoscimento che sono dovuti deferenze e privilegi.

Senonché sembra, nelle Forze Armate di quasi tutti i Paesi, che il «prestigio» sia una molla ormai scaricata; è indispensabile ed urgente ricaricarla; ma non lo si può fare con un decreto del presidente della repubblica o del re (dove il re c'è ancora).

L'opera necessaria è assai più complessa; «democratizzare» deve significare:

- A – Reclutare con spirito democratico, cioè dal basso, mantenendo aperto l'accesso a tutti i gradi per i meritevoli, da qualsiasi classe sociale siano provenienti.
- B – Selezionare nell'avanzamento elevando i migliori con severità estrema, badando a che siano selezionati i selezionatori.
- C – Contrastare ogni eventuale formarsi d'un nuovo spirito di casta, agendo all'uopo con provvedimenti organici, e con azione educativa; nonché con sanzioni contro ogni atto «autoritario» che sia inoperante per l'autorevolezza.
- D – Reprimere con assoluta intransigenza ogni *abuso*; concedendo però effettivamente ed esplicitamente i privilegi di cui si riconosca opportuno l'uso.

I dispareri si manifestano probabilmente soltanto sul punto A che è il più dolente; eppure è necessario affrontarlo; siccome nella attuale struttura sociale non la dote naturale dei singoli ma la diversità di classe economica cui appartengono produce taluni «titoli» che per convenzione si consideravano, ma ora non più si considerano, dimostrativi di un superiore livello culturale, spirituale, morale; bisogna scovare e sospingere i *migliori* esistenti anche fra i senza «titoli» iniziali, saggiandone la *reale sostanza* per esempio facendo in modo che il personale in tutti i gradi sia tanto assorbito dallo studio quanto dal servizio (e per gli aviatori dal volo) e in ogni modo sia più assorbito dalle dette occupazioni che dalla vita fuori servizio; «militare» (verbo) deve significare dedicarsi ad una missione (per coscrizione o per volontarietà), non deve significare

avere un impiego con relative 36 ore settimanali e chi le superi riscuota le ore straordinarie.

In quanto all'avanzamento può sembrare eresia, ma non è, auspicare che si tenga conto anche del giudizio degli inferiori, pur senza giungere al metodo elettivo che la disciplinatissima Chiesa cattolica applica da secoli; ma per far ciò bisogna che l'attuale demagogismo sia placato attraverso un giusto rinnovamento ed una energica opera educativa; mentre oggi...!

In ogni modo, siccome l'uomo, si trovi in alto o in basso, è più propenso a ricordarsi dei suoi crediti che dei suoi debiti, bisogna auspicare che il progresso sociale ci adduca a una forma di democrazia progressiva che parli ai cittadini, e ancor più ai militari comandanti o gregari, più spesso di doveri che di diritti.

Dopo di che le distanze potranno essere *allungate* senza inconvenienti, anzi lo dovranno con qualche ottimo effetto di sprone, e di efficacia funzionale.

È curioso osservare che nelle Forze Armate (non diciamo della sola Italia) il prestigio s'è ridotto man mano che le distanze si sono accorciate; quale dei due è la causa e quale l'effetto? O non sono interdipendenti?

La disciplina e la subordinazione militari, formali e sostanziali, sono in un ribasso che è pauroso soprattutto ai fini funzionali; si scorgono dovunque di continuo superiori che non reagiscono alle alzate di testa degli inferiori; si odono di continuo inferiori che *con ragione* (purtroppo) stigmatizzano colpe o deficienze di superiori.

Una frattura s'è aperta tra due parti d'un ambiente nel quale invece la coesione è essenziale per l'efficienza; in alcuni Paesi ciò accade anche perché sono crollati dei miti; ma in tutti i Paesi, con sola eccezione la Russia, ciò accade perché l'ambiente non ha saputo adeguarsi ai tempi *quali sono* (né bastano i militari a modificarli); indietro non si può tornare, bisogna saper andare avanti.

Bisogna creare un nuovo spirito militare, idonei ai nuovi tempi.

\* \* \*

Ma io volevo soltanto recensire l'articolo del Neville, e mi sono lasciato andare a troppe considerazioni; eccovene un largo sunto, leggetelo. Anzi lo faccio seguire dal sunto di un articolo di Paul Deutschmann redattore dello stesso «Life».



Non vi scandalizzate delle molte futilità che sembrano tanto preoccupanti a quei beati combattenti venuti d'oltre Atlantico; andate all'osso della questione: ufficiali troppo numerosi e fra essi molti con pochi meriti, troppi privilegi e poca austerità; d'on-

de incontentabilità della truppa, nonostante che a noi meschini sembrasse così prodigalmente provvista d'ogni benessere. I due articoli dimostrano una tesi alquanto diversa da quella che vorrebbero sostenere!



### XIII

#### 1. LE FORZE ARMATE E LA COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA (“Rivista Aeronautica”, n. 1, gennaio 1947; pseudonimo ARTURO MOSCHINI)

#### 2. OBIETTIVITÀ PROFESSIONALE (lettera alla “Rivista Aeronautica”, n. 9, settembre 1947; pseudonimo ARISTIDE MASTROMICHELE)

*Nel primo articolo M. conduce un esame critico del progetto di legge sulla Costituzione, che al momento (gennaio 1947) è ancora in corso di esame da parte della Costituente. Il testo definitivo della Costituzione, promulgata il successivo 27 dicembre 1947 ed entrata in vigore il 1° gennaio 1948, è in diversi punti diverso, e in taluni casi elimina i difetti e le lacune che qui M. indica.*

*Le sue considerazioni sono tuttavia utili, perché toccano quel rapporto tra militari e politici, tra militari e politica, tra Istituzione militare e società democratica, che è all'ordine del giorno fin dalla seconda metà del secolo XIX (basti ricordare gli scritti del generale Marselli e del capitano Ranzi)<sup>(\*)</sup> e non ammet-*

*te soluzioni definitive, anche perché affidato, più che ad aride norme, al discernimento e alla sensibilità degli uomini.*

*Evidentemente l'apertura della rivista a certi temi assai delicati, di carattere più politico-sociale che tecnico-militare, non trova tutti d'accordo, visto che M. con la lettera allegata, celandosi dietro uno pseudonimo, giustifica la sua linea con la necessità di combattere le idee soprattutto con le idee, non consentita nel passato regime (il che non è del tutto vero, visto che la “Rivista Aeronautica” dell'anteguerra ha ospitato anche le sue idee “alternative”, pur dissociandosi).*

(F. B.)

#### LE FORZE ARMATE E LA COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA

Il progetto della Costituzione è stato presentato il 31 gennaio 1947 dalla Commissione Parlamentare alla Presidenza della Assemblea Costituente. Ogni studioso che abbia a cuore le sorti delle Forze Armate d'Italia si sarà affrettato a cercare nel testo gli articoli che più interessino il servizio militare.

Se non sbaglio eccoli qui riportati:

Art. 49 – *La difesa della Patria è sacro dovere del cittadino.*

*Il servizio militare è obbligatorio. Il suo adempimento non pregiudica la posizione di lavoro del cittadino, né l'esercizio dei diritti politici.*

*L'ordinamento dell'esercito si informa allo spirito democratico della Repubblica italiana.*

Art. 50 – *Ogni cittadino ha il dovere di essere fedele alla Repubblica, di osservarne la Costituzione e le leggi, di adempiere con disciplina ed onore le funzioni che gli sono affidate.*

*Quando i poteri pubblici violino le libertà fondamentali ed i diritti garantiti dalla Costituzione, la resistenza alla oppressione è diritto e dovere del cittadino.*

Art. 51 – *Il Capo dello Stato, i membri del Governo, i Presidenti delle Deputazioni regionali, i magistrati, le forze armate e quelle assimilate, prima di assumere le loro funzioni prestano giuramento di fedeltà alla Costituzione ed alle leggi della Repubblica.*

(\*) Si veda, in merito, Ferruccio BOTTI, *L'arte militare del 2000*, Roma, Ed. “Rivista Militare”, 1998, Cap. III (N.d.C.).

Possiamo anzitutto rilevare in questi tre articoli qualche anomalia:

Nell'art. 49 si tratta di «*esercito*»; certo il legislatore avrà voluto comprendervi le tre forze armate; ma non sarebbe male ciò fosse specificato come nell'art. 51.

Nell'art. 50 è detto che «*ogni cittadino ha il dovere di essere fedele alla Repubblica, di osservarne la Costituzione e le leggi*» e nell'art. 51 è detto che «*le forze armate e quelle assimilate... prestano giuramento di fedeltà alla Costituzione ed alle leggi della Repubblica*». Qui mi sembra si presentino due gradazioni di fedeltà:

Come cittadino si deve essere fedeli «*alla Repubblica*»; in quanto alla Costituzione e alle leggi basta che esse si «*osservino*». Si è dunque considerato che fra fedeltà e osservanza vi sia sensibile differenza.

Infatti poi come militare lo stesso cittadino giurerà fedeltà «*alla Costituzione e alle leggi*». La differenza non è molto evidente, ma intende marcare un aumento di doveri.

Se non vi fosse differenza, ossia se non si fosse voluta stabilire una gradazione di fedeltà, vi sarebbe un doppiopione nel testo dei due articoli. Ma ciò fa anche supporre che nel cittadino la «fedeltà alla Repubblica» sia un dovere elastico?

Passiamo adesso ad un esame di merito.

Il cittadino che manifesti sentimenti monarchici è tuttavia «*fedele alla Repubblica*»? e se si manifesti comunista, ossia per una repubblica ben diversa da quella costituita? giacché secondo il testo in esame non basta che egli «*osservi*» la Costituzione e le leggi, ma deve essere «*fedele*» a un regime politico dai cui principi invece dissente. Qui il concetto di «libertà delle opinioni politiche» sembra abbia subito qualche restrizione. Sono repubblicano e non mi lamento che la Repubblica stabilisca in tal modo le proprie difese, ma tento di ragionare obbiettivamente.

Del resto è strano che mentre «*tutti hanno diritto di professare liberamente la propria fede religiosa*» (art. 14) non si trova, se non erro, nel testo un'affermazione altrettanto esplicita per la «fede politica»; il primo capoverso dell'art. 16 «*Tutti hanno diritto di esprimere liberamente il proprio pensiero*» mi pare non basti allo stesso fine; e neppure basti l'art. 47 «*Tutti i cittadini hanno diritto di organizzarsi liberamente in partiti per concorrere con metodo democratico a determinare la politica nazionale*». Ne risulta che gli indipendenti sono fuori legge, che i «senzapartito» non possono concorrere a determinare la politica nazionale?

Torniamo adesso al giuramento delle Forze Armate.

Certamente la fedeltà alla Costituzione che il militare deve giurare include la fedeltà alla Repubblica che già viene imposta al cittadino come dovere, senza giuramento.

Ma l'art. 49 dice che «Il servizio militare è obbligatorio» e dice che «Il suo adempimento non pregiudica... l'esercizio dei diritti politici».

Osservo che tra i diritti politici non vi sono soltanto quelli stabiliti dagli articoli 45-46-47 ma v'è anche il diritto di propaganda politica, che in nessun luogo è negato ma anzi l'art. 16 sopra citato riconosce.

Può un militare far propaganda politica? Non certo contro la Repubblica o meglio non contro la Repubblica così costituita, giacché se non glielo vieta il suo dovere di cittadino (come lo stabilisce l'art. 50) glielo vieta il suo giuramento di militare (art. 51).

Dunque manca nella Costituzione la distinzione che il militare non può fruire su argomenti politici del diritto di esprimere il suo pensiero, a deroga dell'art. 16.

Ma su questo argomento vedremo più avanti altre considerazioni.

Quanto osservato qui sopra è tutt'altro che un futile passatempo. La monarchia e il fascismo avevano imposto ai cittadini e ancor più ai militari un dovere di fedeltà a quel regime che, senza offesa per alcuno, fu indubbiamente per vent'anni monarchico-fascista. Il risultato è ben noto. Fu il risultato che s'otterrebbe privando della valvola di sicurezza una caldaia a vapore; il «*jus murmurandi*» (manganello permettendo) non fu valvola bastevole.

Andiamo avanti. Il secondo capoverso dell'articolo 50 è interessante assai: «*Quando i poteri pubblici violino le libertà fondamentali ed i diritti garantiti dalla Costituzione, la resistenza all'oppressione è diritto e dovere del cittadino*».

Qui si osserva anzitutto: tra i cittadini che hanno tale diritto e dovere di «*resistenza*» stanno anche i militari?

Certo che sì, tanto perché sono anch'essi cittadini, quanto perché essi hanno prestato un esplicito giuramento.

Ma ai militari basterà «*resistere*»? o invece dovranno *reagire*? non v'è qui motivo (o pretesto) per dei «*pronunciamenti*»?

Giacché: chi avrà facoltà o autorità di constatare la violazione de «le libertà fondamentali e i diritti garantiti»? il giudizio del singolo cittadino è sufficiente? o quello di qualche partito politico? o delle Camere (Assemblea Nazionale)? o d'una Magistratura Suprema?

V'è in qualche luogo del testo della Costituzione una precisazione in merito più completa di quella degli articoli 126 - 127 - 128 - 129, che mi sia sfuggita (e che in ogni modo potrebbe essere richiamata nell'art. 50, secondo capoverso)?

Si badi che questa «resistenza» o «reazione» contro i «poteri pubblici» potrebbe venire promossa sia da chi abbia opinioni di destra, sia da chi le abbia di sinistra; potrebbe cioè essere motivata anche da violazioni (presunte o reali) di diritti costituzionali che invece taluni estremisti di sinistra negano, come «la proprietà privata»; potrebbe invece essere motivata da violazioni di carattere «reazionario», passatista.

Mi sembra che in questo 2° capoverso dell'art. 50 siano insiti per la Repubblica anche pericoli, oltreché difese.

Passiamo adesso ad esaminare un punto di carattere più strettamente militare: ma prima, osserviamo che il legislatore ha voluto includere l'art. 49 che tratta del servizio militare nel titolo IV dalla Parte I «Rapporti politici». Sia giusto o sbagliato, non dico; certo è sintomatico, ed ha molta importanza come cercherò di rilevare.

Dunque l'art. 49 dice che «il servizio militare è obbligatorio». La questione qui è anzitutto tecnico-professionale, pur essendo anche politica.

Specialmente è il caso di domandarsi se l'argomento può trovar posto nella Costituzione, oppure se il suo posto non sarebbe meglio in una legge. Si può pensare che la Costituzione avrebbe potuto esprimersi: «Il servizio militare può dalla Legge essere dichiarato obbligatorio».

Molti ed anche autorevoli sono gli studiosi militari che per ragioni non politiche hanno obiettato contro il servizio militare obbligatorio. Ma non è qui il caso di discutere la questione, tanto più che stabilendo un brevissimo servizio obbligatorio si conciliano abbastanza, almeno in tempo di pace, i termini controversi.

Osservo invece che i militari di qualunque grado sono, vigendo il servizio obbligatorio, di due categorie: quelli di carriera, ossia che volontariamente s'impegnano a quel servizio, e quelli non di carriera i quali subiscono l'obbligatorietà.

Mi pare che fra i due, nei riguardi dei doveri politici e diritti politici in genere e nei riguardi del giuramento in ispecie, vi dovrebbe essere qualche differenza.

Il militare di carriera, ossia volontario, non può non dichiararsi con tale volontarietà fedele e attivo difensore non solo della Repubblica, bensì della Costituzione, in tutti i suoi articoli.

Ma imporre un identico dovere «attivo» anche ai militari non di carriera, anche agli ufficiali in congedo o in servizio di complemento, anche ai militari per coscrizione, e ciò sia in pace sia in guerra, sia nei richiami sia nel servizio di leva o (come si dice per gli ufficiali) «di prima nomina» può parere troppo esplicita costrizione della libertà di pensiero, di parola, di scritto affermata nell'art. 16.

Sembra si possa proporre che i militari di carriera si debbano vincolare nelle opinioni, impegnare alla *fedeltà*; quegli altri alla «osservanza» obbedienza, o comunque si voglia chiamarla, in maggior grado, naturalmente, dei cittadini non in servizio militare, ma rispettando la loro libertà d'opinione.

Poi la questione si complica notevolmente se si consideri che la seconda guerra mondiale ha non dico creato (perché esisteva da tempo immemorabile), ma posto in evidenza una particolare figura di combattente, che è stata chiamata «partigiano» e forse in buona lingua dovrebbe chiamarsi «guerrigliero», salvoché non gli si voglia dare un significato più restrittivo.

Infatti i partigiani in Russia come in Italia hanno combattuto per il «tutto» che era la Patria, anche allorché il sentimento, l'ideale che li muoveva era un ideale di «parte», di «partito», di «fazione politica» (intendendo «fazione» non in senso dispregiativo).

Orbene, non mi pare dubbio che in una guerra futura i «guerriglieri» saranno organizzati più sistematicamente che in quella passata; saranno o militari «regolari» distaccati a quella forma di guerra (guerra di retrovia, possiamo dire) o considerati militarizzati.

Potrà allora essere considerato «obbligatorio» anche tale servizio militare?

Si ponga mente all'ipotesi non del tutto fantastica, d'una totale occupazione militare del territorio d'una Nazione, nella quale ipotesi una parte (o il totale) delle sue forze armate «regolari» abbiano «evacuato» (brutta parola che si potrebbe sostituire con «*dunquerquizato*», neologismo altrettanto brutto ma almeno non... escrementizio).

La guerriglia, la guerra cosiddetta partigiana, diverrà una necessità e un dovere; dovrà essere organizzata; non potrà esserlo, credo, che affidandola a volontari. Non posso dubitare che gli Stati Maggiori, nei loro «alti studi» non stiano pensandovi su.

Tali volontari guerriglieri avranno dei doveri che gli altri militari, quelli «obbligati», non avranno; o per dire meglio tutti i militari di carriera dovranno sapere essere e all'occasione dovranno essere guerriglieri; ma si potrà imporre lo stesso dovere ai militari non di



carriera? Non lo nego, lo domando. Tanto che la risposta sia positiva, quanto che essa sia negativa, risulta necessario precisare l'estensione di due frasi dell'art. 50 della Costituzione:

«*La difesa della Patria è sacro dovere del cittadino*».

«*Il servizio militare è obbligatorio*».

Ebbene, a costo di anticipare alcune considerazioni che ho in corso di elaborazione e destinerò ad un altro articolo, osservo che anche in tempo di pace bisogna istituire non più due categorie di militari (quelli di carriera, perciò «volontari» e quelli non di carriera, perciò «obbligati»), ma anche una terza categoria che potremmo definire dei «*volontari permanenti non in servizio effettivo*», ossia di coloro che pur restando nella vita civile (dopo il periodo di istruzione principale alle armi) accettino particolari obblighi che in pace saranno di istruzione periodica e in guerra saranno di «servizio guerriero» qualora gli eventi lo rendessero necessario.

Adesso dedico altro sommario cenno al fatto che il servizio militare sia incluso tra i «diritti e doveri dei cittadini sotto i rapporti politici» e al dovere di «resistenza» ai «poteri pubblici» sancito dal secondo capoverso dell'art. 50.

La storia della «marcia su Roma» è stata fatta tra gli altri anche da un militare, il Generale Pugliese, il quale nel libro «Io difendo l'Esercito» sostiene che l'Esercito non favorì la marcia su Roma e anzi era pronto ad opporsi, mentre il potere politico, dopo molto oscillare, non dette gli ordini necessari affinché l'Esercito agisse.

Qui non importa entrare nel merito delle affermazioni del Generale Pugliese; ma non si può fare a meno di pensare che, se si avvicinasse una eventualità simile alla «marcia su Roma», potrebbe accadere: che il Governo avesse la medesima perplessità; che il Capo dello Stato non si sentisse costituzionalmente la facoltà di opporsi a quello che gli vien fatto apparire come il volere della Nazione; che la Corte Costituzionale di cui all'art. 126 la quale «giudica la costituzionalità di tutte le leggi» trovasse che non è sua competenza giudicare «fatti», e che la Forza Armata «ligia al giuramento prestato» lasciasse fare in attesa di ordini dei «poteri pubblici».

Il timore che la forza armata si arroghi essa dei «poteri pubblici» è legittimo, ma è altrettanto legittimo il timore che la sua forza a difesa della Costituzione, resti inoperosa... per scrupolo di costituzionalità.

È sintomatico che la Costituzione tratti partitamente dei tre poteri nell'«Ordinamento della Repubblica»: il legislativo (titolo I – Il Parlamento), l'esecutivo (titolo II e III – Il Capo dello Stato e il Governo),

il giudiziario (titolo IV – La Magistratura) e che si astenga accuratamente dal trattare de «La Forza Armata» (salvoché per inciso nel terzo dei tre articoli 49-50-51 qui illustrati), quasi per timore che essa possa apparire un quarto potere, mentre nella pratica dei «rapporti politici» fra Stato e cittadini rischia, come sempre, di risultare impotente.

Altra questione che interessa i militari è quella che risulta dalla lettura dell'art. 56 (eleggibilità a senatore).

Unico accenno ai militari è che sono eleggibili i: *decorati al valore nella guerra di liberazione 1943-1945, capi di formazioni regolari o partigiane con grado non inferiore a comandante di divisione*.

Si tratta cioè, se non capisco male, di una specie di super-ricompensa al valore relativa soltanto ai combattenti nella guerra di liberazione 1943-45.

Ma (o sbaglio di grosso) è precluso l'accesso al Senato ai militari *come tali*, in atto?

Si verifica dunque che i militari, i più legittimi difensori della Costituzione, coloro in definitiva che hanno la forza per farla rispettare, non possono (come tali) difenderla con la parola nel Parlamento.

Non v'è da farsene il sangue cattivo, ma è bene rilevare l'anomalia. Forse gli onorevoli deputati alla Costituente sono stati influenzati dalla supposizione (forse legittima) che molti, troppi, militari di grado elevato si sentano ancora piuttosto difensori della Costituzione passata che di quella imminente.

Giunti a questo punto, è necessario fare un'altra ipotesi, sempre in tema di guerriglia e qui meglio si vede perché «*il servizio militare è obbligatorio*» venne inserito fra i «*rapporti politici*».

Supponiamo che la Nazione A, posta geograficamente fra le Nazioni B e C tra loro avverse, allo scoppio di un conflitto venga occupata dalle forze armate della Nazione B col consenso del suo Governo (ossia del Governo di A), dei suoi «poteri pubblici» come dice l'art. 50 (2° capov.).

Ma una parte dei cittadini di A (in questo caso una parte dei cittadini della Repubblica italiana) giudicano che il proprio Governo ha tradito gli interessi della Repubblica, e si mettono a far guerriglia (in questo caso davvero «partigiana») a favore delle forze armate della Nazione C che tentano o si apprestano o cominciano ad invadere il territorio di A.

L'allusione alla passata guerra partigiana nell'Alta Italia è chiara, né meno chiara è l'allusione ad una, diversa ma simile, eventualità futura.

Beh! come la mettiamo quest'ipotesi, in rapporto al secondo capoverso dell'art. 50? e alla obbligatorietà

del giuramento di *fedeltà* alla Repubblica anche per i militari non di carriera? e in rapporto alla (necessaria) definizione di «forze armate»?

Passiamo finalmente al punto più grosso.

L'ultimo capoverso dell'art. 49 dice «*L'ordinamento dell'esercito (leggi anche marina ed aeronautica) si informa allo spirito democratico della Repubblica italiana*».

Finalmente un militare potrà parlare e scrivere in Italia di – democratizzare le Forze Armate – senza far venire il mal di capo ai lodatori del buon tempo antico.

Ma qui potrebbe cominciare una discussione, sul cosa significhi democratizzare e come si dovrà democratizzare, così complessa e così lunga che converrà rimandarla ad un apposito studio, giacché non è più materia di Costituzione ma di Legge e di Regolamento.

Pertanto termino queste mie considerazioni frettolose e senza pretese.

P. S. Nel momento di correggere le bozze (la cortesia della Direzione mi ha concesso questa eccezione) mi accorgo che per la mia mania della obiettività ad ogni costo ho girato d'attorno al nucleo della questione senza affrontarlo. Ora qui mi decido e chiedo scusa se la urgenza (poiché la Costituzione è in corso di approvazione) mi impone espressioni che possono sembrare troppo perentorie; conosco i miei limiti di fronte a problemi tanto vasti e gravi e riconosco che posso sbagliare.

Il mio parere è questo: si ha torto nel non esprimere nella Costituzione il preciso concetto che «le Forze Armate sono il presidio delle istituzioni repubblicane» e trarne le conseguenze.

Non dimentichiamo quello che è accaduto: dopo vent'anni di condominio monarchico fascista, le coscienze che avevano prestato due giuramenti si sono sbandate; l'una è andata al nord, l'una è andata al sud, altre sono andate a diversi punti cardinali.

Adesso abbiamo richiesto un frettoloso e sommario giuramento a un nuovo regime anche da militari di carriera che avevano ricevuto il crisma dal regime precedente; si è così data poca importanza a un atto che deve essere considerato solenne e impegnativo; sarebbe sembrato più saggio che tutti i militari venissero dispensati dal servizio militare (salvaguardandone gli interessi materiali) e si aprissero concorsi nuovi, per accedere ai vari gradi delle Forze Armate della Repubblica.

Ma qui il discorso diventa troppo complesso per poterlo proseguire in questa sede.

Vorrei poi dire al... proto del testo stampato distribuito ai Deputati, che scrivere forze armate ed eserci-

to con le iniziali minuscole, e scrivere per esempio Presidenti delle Deputazioni regionali con le iniziali maiuscole, sono piccinerie (vedi articoli 49-51).

Sul giuramento e sui diritti politici dei militari v'è ancora qualche altra cosa da dire.

In base al secondo periodo dell'art. 49 un militare può essere eletto e non resta sospeso il suo diritto di essere elettore. Non concordo.

È una opinione molto diffusa che «il militare non deve far politica»; questa frase, questo monito, questa constatazione è uno dei luoghi comuni più ripetuti, delle convenzioni più generalmente accettate, da molti anni, da sempre.

Dovrei dire pseudo-constatazione, dovrei dire menzogna convenzionale, perché, almeno al militare di carriera, come sopra definito «volontario» è stato sempre chiesto di «far politica» purché la facesse pel regime in vigore.

Spezziamo una buona volta questa menzogna; il militare «volontario» che ha giurato come sopra detto, deve far politica, anche con la propaganda; però oggi gli si chiede, gli si deve chiedere di farla per la Repubblica quale risulterà dalla Costituzione.

In quanto al militare «obbligato», cosa vale, cosa varrà il suo giuramento di fedeltà quando la legge lo estorce alla sua coscienza? Imponetegli l'osservanza ma non la fedeltà.

Se egli non aderisce col cuore, con l'intelletto alla Repubblica, a questa Repubblica (o perché egli può non volere la Repubblica o può volerla diversa) è proprio giusto ed opportuno (si badi ad entrambi gli aggettivi) consentirgli nel così relativamente breve tempo del suo servizio, di «far politica», come indubbiamente poco o molto egli fa esercitando i «diritti politici?».

Confesso che ho i miei dubbi; infatti l'esercizio attivo della politica quale si chiede, si deve chiedere, a mio parere, al «volontario», si risolve in una suggestione, quasi coercizione sull'«obbligato», il quale non può reagirvi in altro modo che nel segreto del volto; giacché, come abbiamo visto più sopra, egli non può legittimamente fruire del diritto di propaganda (art. 16); io proporrei di sospendere pel militare «obbligato» il diritto di voto, così la propaganda degli altri non produrrà né acquiescenze né reazioni, queste più probabili di quelle.

Posso aver torto; mi dia atto che le osservazioni suesposte sono spregiudicate, obiettive, dopo di che amerei che qualcuno mi dimostrasse il torto; non occorre dimostrarmi che alcuni partiti non vogliono rinunciare al voto delle masse militari, degli «obbligati».

## OBIETTIVITÀ PROFESSIONALE

Caro Direttore, Le scrivo nello stile di un altro Lettore il quale come me perora presso amici e colleghi le buone ragioni che guidano la «Rivista Aeronautica», giacché lei personalmente non vuole o forse non può farsene espositore, neppure se criticato. Forse Ella applica, (ma fa male) la battuta dello Shaw: – *They have said. – What have they said? – Let them say on* – e confida (ma fa male) che i buoni amici comprensivi siano più numerosi di quanto in realtà non sono.

Ecco in breve di che si tratta. Una vivace discussione è nata fra colleghi a proposito della opportunità che la Rivista pubblichi articoli sui seguenti gruppi d'argomenti (la enumerazione è necessaria per capirci):

*Democratizzazione* (vedi a. 1946 n. 10 pag. 589-648-650; a. 1947 n. 1 p. 19); *Costituzione della Repubblica* (a. 1947 n. I pag. 33; n. 2 p. 95); *Epurazione* (a. 1947 n. 5 p. 267; n. 6 p. 329; n. 7 p. 387); *Stato di coscienza politico dei militari* (a. 1947 n. 4 p. 197; n. 8 p. 485). E in genere di tutti quelli che nell'indice generale (vedi l'anno 1946) stanno sotto il titolo «questioni spirituali e morali».

L'uno di tali colleghi diceva «*Si tratta d'una Rivista tecnica, perché pubblica di questa roba?*». A ciò risposi che definirla «tecnica» era un suo arbitrio, e semmai doveva dire «professionale», ma più genericamente poteva considerarla una rivista generale, di studio, per l'aeronautica militare e civile; sicché come tale le questioni spirituali, morali, politiche, direttamente connesse alla vita aeronautica in particolare e a quella militare in genere, non possono esserle estranee.

Non lo sono per alcuna rivista militare, italiana né estera, e non lo sono per le riviste aviatorie estere con carattere similare.

D'altronde, aggiunti, la Rivista deve essere considerata non proprietà privata ma proprietà collettiva degli aviatori, epperò deve trattare gli argomenti che gli aviatori desiderano siano trattati, tra i quali stanno anche quelli sopra enumerati, com'è dimostrato dal fatto che essi sono oggetto di discussione tra gli aviatori.

Mi sembrò che in linea di principio tutti i presenti fossero fin qui d'accordo. Senonché aggiunti:

– Non furono estranee alla «Rivista Aeronautica», questioni di genere spirituale, morale, politico, neppure nel ventennio ch'essa ha vissuto in altro «clima» politico-governativo; naturalmente con una differenza; allora era *impossibile* che la Rivista stampasse su tali questioni opinioni diverse da quelle approvate *nell'alto*.

«Ebbene – esclamò il collega – *le impediremo anche oggi di pubblicare opinioni che non sarebbero state approvate nel suddetto ventennio! e per conseguire tale scopo non esiteremo ad ammonire il direttore che a lui non si addice consentire pubblicazioni disapprovate come sopra, giacché egli nel ventennio scrisse di argomenti aeronautici anche sui periodici più conformisti*».

Allora non potetti fare a meno dall'osservare che non si trattava dunque di escludere determinati gruppi di questioni, bensì di escludere su tali questioni le opinioni che non facessero comodo al mio interlocutore; e ciò coi tempi che corrono mi sembrava esagerata pretesa.

E non senza uno sforzo per essere paziente contro lo spirito di prepotenza e di sopraffazione che il mio interlocutore sembrava dimostrare, soggiunsi:

Quali che siano state e siano le opinioni personali del direttore d'una rivista che ha per costume la obiettività su qualsiasi argomento (come essa avverte sopra ogni sua copertina), come si può chiedere a tale direttore di tappare la bocca ai propri collaboratori? Lascio dunque esercitare serenamente la sua «obiettività professionale!».

Viviamo attualmente nel regime in cui le idee si combattono con le idee, oppure è diventato lecito e di buon gusto il ricattare, vituperare, manganellare e purgare chi la pensi diversamente? E se sopravvenisse un regime che la pensasse diversamente da te, egregio collega, accetteresti come legittime simili imposizioni?

Forse sei troppo giovane; adesso hai assaggiato il gusto della libertà di pensiero e di parola, e se te la toglissero ne saresti amareggiato assai e dovresti compiere, come gli anziani compiono, un doloroso sforzo d'adattamento; bada che la prova anche per te potrebbe giungere prima di quanto supponi; forse non ti conviene ironizzare sulla coerenza altrui né millantare capacità eroiche di fuoriuscire dall'ambiente spirituale che *ti sarà ostico*.

E bada che il metodo sfottente da te e da qualche tuo amico attuato in varie occasioni non vi alieni l'animo anche di chi vi sia stato buon compagno di lavoro e ora riconosca la parte sana delle idee che in voi sopravvivono; è ormai banale dire «me ne frego»; molte vostre idee sopravvivono non soltanto al mutamento delle fortune (che è lodevole), ma soprattutto alla *confutazione dei fatti* (che è ottuso); la massima coerenza diviene massima incoerenza se trascura tale confutazione!

Non potetti terminare; il collega e i suoi amici mi subissarono in un diluvio di dilleghi: dei quali: «*Vecchio Mentore noioso*» era il più gentile; né valsero i miei amici a farmene salvo.



#### XIV

### AEROCOOPERAZIONE – PARLIAMOCI CHIARO

(“Rivista Aeronautica”, n. 2, febbraio/marzo 1947; pseudonimo ADRIANO MARTINI)

*M. qui riprende l'argomento dell'articolo del dicembre 1945 Nova polemica sull'unità e l'autonomia dell'Aviazione militare (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. VII, p. 79), lamentando che esso sia stato poco letto e che la polemica tra le tre Forze Armate sul ruolo dell'Aviazione continui, senza mai giungere a una conclusione.*

*Due gli elementi nuovi di questo breve scritto: la constatazione che le questioni dottrinali servono spes-*

*so a coprire interessi e corporativismi di Forza Armata, e una proposta provocatoria per mettere fine agli eterni contrasti derivanti dalla tendenza delle forze di superficie a moltiplicare le richieste d'intervento all'Aviazione, dalla quale quest'ultima si difende dicendo fin che possibile di no.*

(F. B.)

Vedo che ricominciano le discussioni sulla questione se l'Aviazione militare debba proseguire ad essere riunita in un solo organismo oppure divisa in due o tre parti ed assegnata una porzione all'esercito ed una porzione alla marina.

Leggo molte dotte argomentazioni, ma nessuna mi pare che giunga al nocciolo della questione, anzi tutte sembrano girargli intorno, evitarlo con cura.

Sono esse frutto d'iniziativa individuale oppure nascostamente ispirate dagli ambienti ufficiali? Sarei per la prima ipotesi, ma allora perché non parlarci chiaro? Altrimenti non si concluderà mai; ciascun discutitore contrapposto dice cose giustissime e tutti tacciono i propri pensieri essenziali.

Quando nel «ventennio» essendovi un solo ministro delle FF.AA. queste litigavano ancor più di quanto... non faranno nel futuro, un mio venerato Maestro mi diceva: la cooperazione diretta (offensiva, esplorativa, difensiva) è cara all'esercito ed alla marina, ma più caro sarebbe loro di frammentare l'unità organica dell'Aviazione a proprio beneficio organico.

L'azione aerea autonoma è cara all'Aviazione più della cooperazione, ma soprattutto le è caro di conservare integra la propria unità organica e non subire dipendenze.

Le Dottrine non servono che per coprire questi interessi; i quali consistono in questioni di bilanci, di ruoli, di tabelle organiche, di prerogative, d'interessi morali e materiali delle tre separate collettività; ed in tali interessi la Patria, la Dottrina, i risultati ottenibili nella

preparazione e nelle operazioni hanno importanza sì, ma non di primo piano.

A che prò allora discutere e non affrontare l'essenziale? non v'è peggior sordo di chi non vuol sentire.

È vano dissertare sulla guerra aerea integrale o sull'azione contro le Forze Armate nemiche; sull'economia dei mezzi aerei che l'esercito e la marina «sperperano»; sulla capacità e competenza dei comandi d'armata terrestre o di squadra navale a impartire ordini all'aviazione.

Quand'ero in Eritrea (dopo la guerra etiopica) accadeva questo:

- l'Aviazione militare faceva anche servizio di trasporto militare, governativo e civile, con orari e rotte stabilite e limitazioni stabilite;
- i Comandi dell'esercito ed i governatori insistevano per avere maggiori trasporti aerei;
- il Comando superiore della Aviazione resisteva, perché pensava al logoramento dei suoi mezzi ed alla limitatezza del suo bilancio;
- allorché qualche comandante di settore aereo cedeva alle insistenze dei Comandi truppe e dei governatori, erano fulmini da parte del comandante superiore aeronautico.

Allora io (verbalmente) proposi questo:

- si renda nota la situazione ai Comandi truppe ed ai governatori ma si consenta sempre alle loro richieste, lasciandoli responsabili rispettivamente verso il Comando superiore truppe e verso il viceré;



- si facciano, a favore del bilancio aeronautico ed a carico dei bilanci delle truppe o dei governi, *note d'addebito* per i servizi prestati, sia di pace sia di guerra, in base a valutazioni che non sarà difficile stabilire;
- in tal modo gli *unici competenti* a giudicare la necessità delle richieste saranno soddisfatti, il bilancio dell'Aeronautica A.O.I. ne sarà avvantaggiato, gli aviatori moltiplicheranno la propria utilità ed il proprio organico, i richiedenti troveranno limitazione spontanea alle richieste nella necessità di non esagerare nelle spese *sul proprio bilancio*.

Mi si rispose che era un concetto troppo «bottegaio». Eppure ancora oggi ritengo che le inutili suscettibilità d'ordine sentimentale debbono essere superate e che tale metodo sarebbe vantaggioso non solo per i servizi di pace ma anche per le azioni di guerra!

Una buona regolamentazione ragioneressa potrebbe sostituire tante elocubrate discussioni tattico-strategiche; l'Aeronautica tanto più s'incrementerebbe per quanto più venisse adoperata, diciamo pure «sperperata» dalle altre due Forze Armate utilizzatrici.

Assicurata la collaborazione o cooperazione illuminata, l'intervento nella entità nella tempestività nella occasione ed anche nelle modalità chieste dalla forza armata «utente», nessuna opposizione «legittima», confessabile, vi potrebb'essere al riconoscere la unità integrale organica dell'Aeronautica, con tutti i suoi vantaggi di coordinata ed economica preparazione del personale del materiale e degli impianti.

L'esercito non dovrebbe più subire il rimprovero d'aver surrogato le proprie deficienze di armamento terrestre con le armi aeree, la insufficiente (nonostante l'eroismo) resistenza delle sue truppe col sacrificio degli aviatori; com'è stato detto nel passato in non poche occasioni (non da me); giacché verrebbe riconosciuta ad esso la libertà di scelta dei mezzi che ritenga più idonei nel caso generale e nell'occasione particolare.

La marina non dovrebbe più subire il rimprovero d'aver supplito col più rapido intervento degli stormi aerei la minor tempestività delle sue forze di superficie; né d'aver preferito impegnare l'Aviazione agevolmente disimpegnabile, in una contingenza nella quale dovevasi temere che le forze navali impossibilitate a disimpegnarsi potessero soccombere (ed anche ciò non ha mancato d'esser detto negli eventi trascorsi – ma

non da me), giacché il più grande onore ch'essa potrà fare all'aviazione è di riconoscerla utile a preferenza delle navi.

E gli «sperperatori» di ieri diverrebbero parsimoniosi; i Comandi superiori terrestri e navali non reclamerebbero più, sdegnatissimi, per «la mancata accoglienza» delle richieste (salvoché *ad impossibilia nemo tenetur*) ma vaglierebbero essi stessi le richieste dei dipendenti e li «cicchetterebbero» per non aver provveduto con mezzi non aerei meno onerosi.

Che cosa avrebbero da perdere gli aviatori dall'instaurarsi di un simile sistema? a meno che un pervicace dottrinarismo non li accechi, dovrebbero essi stessi indurre Comandi terrestri e navali a desiderare «sempre più l'Aviazione», Aviazione dappertutto, aviazione in ogni contingenza.

In quanto alla «guerra aerea autonoma» od «integrale»... (ebbene, non è il caso di farsene guerra) od il Capo di Stato Maggiore generale (in pace) che dovrà proporzionare la preparazione e l'impiego, le forze cooperanti e quelle «autooperanti»; forse quando a quelle cariche sarà un ufficiale «proveniente» dall'Aeronautica il proporzionamento sarà diverso; le discussioni sul tema, anche nelle riviste di studio, potranno utilmente proseguire, ma è bene che perdano quella virulenza che per vent'anni ebbero, nelle «commissioni» riservate come nei giornali del «regime».

Ma perché ho scritto tutto questo? È inutile; pochi leggono e quei pochi sembrano così pervasi dalle proprie idee che la discussione ricomincia di tanto in tanto come se nulla in argomento fosse mai stato detto.

Chi ha letto sullo stesso argomento le pagine che, vi dedicò nel numero di dicembre 1945 della «Rivista Aeronautica» un tale che si firmava «Geronte»? Eppure a me parve che una «Nova polemica sull'Unità e sull'Autonomia dell'Aviazione Militare» fosse da quelle pagine resa superflua.

V'è proprio da disperare. Poiché le buone ragioni non contano, poiché le ostinazioni reciproche rinvigoriscono, poiché nessuno ha il potere di «ordinare» una soluzione, si addiverrà a qualche compromesso, ossia a qualche ibrida scappatoia bastevole a tirare avanti... fino a che in un futuro più o meno prossimo il nemico con qualche mazzata in capo non ci faccia rimpiangere d'essere stati più saggi.

## XV

### GLI ASSALTI AEREI A VOLO RASENTE NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE<sup>1</sup> Traduzione con note di M. di un articolo pubblicato dalla rivista svizzera "Flug - Wehr und Technik", n. 12, 1946, a firma "Un ufficiale della ex-aviazione tedesca" ("Rivista Aeronautica", n. 6, 1947; pseudonimo DOPPIOZETA)

*Nel presentare questo articolo anche oggi interessante, M. auspica la compilazione di un "dizionario ragionato con citazione delle fonti" riportante la terminologia militare aeronautica. Nel breve com-*

*mento finale lamenta che l'autore non accenna mai ai suoi scritti e ai suoi esperimenti sull'aviazione d'assalto negli anni Trenta.*

(F. B.)

Volo rasente (*tiefflug*, lett. basso volo) e volo d'assalto (*tiefangriff*, lett. basso attacco)<sup>2</sup> sia in pace sia in guerra, sono per il pilota parole piene di fascino. Vi è in esse qualcosa dell'antico genio cavalleresco, degli attacchi di cavalleria dei secoli scorsi. La corsa sopra la terra, la spinta nello spazio, trascinati da migliaia di cavalli invisibili, non infonde forse un senso d'audacia e di attacco?

L'attacco in quota è invece una faccenda noiosa, di calcolo. Questo volo contro un bersaglio che s'intravede appena, in un paesaggio che si svolge lentamente come un'enorme carta, è impersonale.

Lasciando queste allusioni, si vuole invece discutere, in base all'esperienza, se e quando il volo radente e l'attacco al suolo abbiano avuto giustificazione in guerra e se la potranno avere in avvenire.

*Punti di vista del tempo di pace.* – Volo radente ed attacchi al suolo, prima della seconda guerra mondiale, venivano considerati dall'arma aerea tedesca come movimenti tattici, rispettivamente forme di combattimento dell'aviazione da bombardamento. Avevano molti sostenitori, divisi in due gruppi.

1. A noi sembra che il problema della corretta traduzione in lingua italiana delle parole estere che concernono l'impiego bellico dell'aviazione non sia ancora risolto. È ovvio che in ogni lingua le parole in genere, e quelle sopra accennate in ispecie, hanno il significato che dà loro l'uso parlato e scritto e non quello che deriverebbe da una letterale traduzione da lingua estera.

Allorché traducendo uno scritto militare aviatorio s'effettua la letterale traduzione delle parole, specie se si tratti di parole composte, si rischia di deformare gravemente, nella mente dei lettori italiani, il pensiero espresso dall'autore estero.

A noi sembra che ciò sia avvenuto nel passato anche da parte di uffici dello Stato Maggiore per uso interno degli uffici stessi e delle scuole dipendenti, e ci sembra che ne siano derivati alcuni anomali orientamenti di pensiero che forse si sono ripercossi in campi più importanti di quello didattico.

Per esempio restando nell'argomento di questo articolo, a noi sembra che talune espressioni come – aeroplano da battaglia, aeroplano da combattimento – non abbiano lo stesso significato che hanno in tedesco le espressioni «Schlachflugzeug» e «Kampfflugzeug», sebbene molti dizionari (compreso il dizio-

nario militare tedesco-italiano del Gen. Roberto Segre) ne facciano così la traduzione letterale.

Talvolta abbiamo trovato che le due espressioni suddette, specie la seconda, debbano tradursi con l'espressione più generica «aeroplano da offesa» o addirittura «aeroplano da guerra». Auspichiamo che uno studioso di buona volontà, o un ufficio dell'Aviazione militare, voglia compilare un dizionario ragionato (con citazioni delle fonti) della terminologia aeronautica militare, poliglotta, esclusa (o compresa) quella scientifico-tecnica. Ma in attesa di ciò, data la nostra perplessità, qui abbiamo tentato di orientare la traduzione delle espressioni suddette e di qualche altra, secondo i significati (talvolta non coincidenti) che a nostro parere la terminologia stessa ha assunto in lingua italiana per opera degli scrittori più reputati, e riportiamo in taluni casi la parola estera tra parentesi. Se erriamo, ci sia registrata in attivo la buona volontà (nota del revisore).

2. In altro scritto abbiamo letto: *niedriger flug* (volo radente) analogo a quanto si dice in ippica *niedriger Galopp* (nota del revisore).

L'uno composto degli equipaggi giovani e dei giovani comandanti, nei quali il ragionamento aviatorio-sportivo aveva il sopravvento sulle considerazioni tattiche, e che provavano una ingenua gioia nel volo radente.

L'altro comprendeva gli equipaggi e comandanti che davano, in alcuni casi, la precedenza al volo radente per ragioni tattiche, per le ragioni seguenti:

#### A) *Fattori relativi alla difesa.*

1. La contraerea pesante non entra in azione col volo radente; quella leggera rimane impedita dalle elevate velocità angolari, dal mascheramento del campo di tiro (ostacoli come case, boschi, elevazioni di terreno) e dal pericolo di colpire le proprie truppe.
2. Le formazioni che volano a bassa quota vengono avvistate dalla difesa – e dal nemico attaccato – più tardi di quelle che volano in quota; è quindi più facile ottenere la sorpresa, col volo radente.
3. La caccia di difesa riconosce più difficilmente gli apparecchi a bassa quota che ad alta quota (mascheramento). L'attacco della caccia è più difficile a bassa quota e pericoloso per la vicinanza del terreno. Nell'inseguimento orizzontale il caccia vola nella scia dell'elica del nemico ed è disturbato nel tiro. Dopo l'attacco può sfuggire solo verso l'alto, e vola quindi nel fuoco di massa della difesa (la proporzione delle armi con effetto verso l'alto, verso quelle con tiro in basso, era di 2: 1 a 4: 2).

#### B) *Fattori positivi.*

1. I bersagli, soprattutto truppe, come colonne, batterie, posizioni occupate, ammassamenti, aeroporti, si scorgono bene ad occhio nudo nel volo radente. Il mascheramento viene più facilmente identificato come tale, e così altri mezzi d'inganno (false batterie, false posizioni, tranelli con apparecchi e veicoli); si aumenta così l'effetto dell'attacco.
2. Infine non bisogna disconoscere l'effetto morale sugli uomini e gli animali. L'apparizione improvvisa, il lancio di bombe ed il tiro delle armi di bordo vengono rinforzati dall'impressione psicologica, producono facilmente panico, paralizzando l'istinto di difesa delle truppe attaccate. L'azione di shock permane spesso oltre la durata dell'attacco ed accresce le conseguenze del disordine prodotto sui movimenti e le azioni di combattimento.

#### C) *Esperienze tedesche di guerra.*

Le considerazioni che seguono si basano sulle esperienze della prima guerra mondiale. Parvero in seguito confermate dalla guerra d'Abissinia e da quella di Spagna. Ma ne sorsero altresì alcune supervalutazioni dell'attacco al suolo ed una insufficiente valutazione delle possibilità di difesa. Si precisarono gli svantaggi seguenti:

1. L'orientamento in terreno sconosciuto ed il rintraccio dei bersagli riusciva talmente difficile, che occorreva evitare quote minori di 30 metri, a causa della scarsa ampiezza visuale.
2. Da 30 metri in su, l'efficacia della contraerea era notevole. Anche le armi leggere della fanteria arrecavano danni, e notevoli perdite ed atterraggi di fortuna in territorio nemico.
3. Bersagli apparsi improvvisamente non poterono essere assaliti, perché avvistati troppo tardi, e non sarebbe stato possibile un secondo volo di avvicinamento in formazione, senza gravi perdite. Anche il bersaglio principale venne spesso avvistato in ritardo nel primo volo, cosicché occorreva ripeterlo, ciò che è pericoloso contro una contraerea ancora intatta.
4. Nei terreni montuosi erano frequenti urti involontari col suolo. A causa dei dislivelli del suolo è possibile capitare involontariamente in posizioni tali in cui la contraerea nemica ha possibilità di buoni colpi.
5. Per il lancio di bombe, in considerazione della munizione di lancio, era necessaria una ripresa ad almeno 30 metri, la quale quota dava buone possibilità alla contraerea.
6. Si avevano molti disturbi per surriscaldamento dei motori, nei voli prolungati ad alta quota.
7. Aumentavano i pericoli negli atterraggi forzati in seguito a guasti od a colpi nemici.
8. L'osservazione del bersaglio riusciva difficile ai velivoli susseguenti, dopo i primi lanci di bombe. Fumo e polvere impedivano qualsiasi mira. In conseguenza l'efficacia non aumentava coll'aumento della formazione. Ma le piccole formazioni sono adatte solo per impiego contro un avversario indebolito, con contraerea in disordine.
9. Vi era un notevole pericolo per i propri apparecchi, in causa delle schegge e delle armi di bordo.

Ciò malgrado occorre ai tedeschi lungo tempo e brutte esperienze, prima che si calmasse l'infatuazione generale per il volo radente, e venisse posta in chiaro la praticità relativa della tattica dell'attacco a bassa quota.



La guerra contro la Polonia parve, all'inizio, giustificare la superiorità dell'attacco a bassa quota su quello ad alta quota. Il lancio di bombe delle formazioni di «He-111» e «Do 17-Z», in quanto non si trattasse di bersagli molto estesi (Varsavia), ma di piccoli bersagli (stazioni), per non parlare di bersagli puntiformi, da quote fra 3000 e 5000 metri non era affatto convincente. Non si otteneva un effetto militare durevole. I danni, con una speciale organizzazione dei polacchi, avrebbero potuto essere facilmente neutralizzati e se ciò non avvenne, non dipese dall'azione effettiva delle bombe tedesche.

I migliori risultati di lancio di alcune formazioni da guerra vennero in quel tempo riportati, dalla seconda flotta aerea, su bersagli raffiguranti in scala i magazzini portuali di Londra, per dimostrare che con tale sistema non era possibile giungere ad una azione distruttiva tale da immobilizzare il traffico del porto e la sua utilizzazione.

Generale fu la disillusione per i risultati deficienti degli attacchi ad alta quota. Se ne dedusse che occorreva migliorare l'efficienza di lancio, ciò che era più facile ordinare che eseguire, poiché altre circostanze vi si opponevano. I fautori degli attacchi a volo radente si rallegrarono poiché la loro opinione pareva confermata da questi risultati.

Le formazioni improvvisate del Barone von Richthofen, futuro maresciallo, ebbero i loro impressionanti successi, riconosciuti con gratitudine anche dall'esercito, con gruppi di offesa (*kampfverbänden*) (Do 17 Z), da offesa in picchiata (*sturzkampfverbänden*) (Ju 87), distruttori (*zestoren*) (Me 110), caccia (Me 109) e da battaglia (*schlachtflugzeugen*) (Henschel 123), la maggior parte a volo radente, contro posizioni di campagna, colonne, riserve, ed ammassamenti del nemico. Le perdite, soprattutto dei piloti da combattimento, furono relativamente basse. Si riconobbe però che pochi metri di aumento della quota erano sufficienti per far crescere notevolmente le perdite, e la ragione principale delle forti perdite di una delle formazioni da combattimento è stato il suo volo d'attacco alla quota di circa 100-200 metri.

Sul fronte occidentale era stata intanto preparata la battaglia contro la flotta britannica. L'apparecchio prescelto (Ju 88) era stato costruito per la picchiata, ed il volo radente si limitava, all'inizio, al decollo. Solo dopo l'inizio della guerra indiscriminata sul mare, l'attacco a bassa quota delle navi commerciali nemiche, cogli «He 111» e «Ju 88» acquistò importanza. Le navi venivano avvicinate lateralmente (in traverso, N. d.

R.), a quota di 10 a 20 metri, e le bombe, con una caduta pressoché radente ed una distanza di lancio di 150 a 200 metri dovevano colpire la murata. Dopo buoni risultati iniziali, soprattutto contro navi isolate con debole difesa, questa tattica fu abbandonata, poiché le navi viaggiavano in convogli ben difesi.

L'offensiva in occidente nel 1940 offrì alla Luftwaffe molte occasioni di attacchi al suolo contro aeroporti e colonne, soprattutto nei combattimenti di ritirata dei francesi, nei quali l'azione morale superava l'effetto delle bombe. Solo di rado, per i bersagli ben difesi, come Parigi e Dunkerque, si presentò la necessità, per ragioni tattiche, di ricorrere all'attacco in quota, per ragioni precauzionali, sottostando alle conseguenze di un risultato relativamente meno efficace del bombardamento. Per ottenere un effetto decisivo, nei casi in cui non era consigliabile l'attacco radente, per la presenza della contraerea leggera (2 cm) si doveva ricorrere ai bombardieri in picchiata.

Nella prima fase della guerra contro la Gran Bretagna (sino al 6 settembre 1940) si ebbero solo pochi attacchi a volo radente, salvo un'eccezione, e cioè quella dell'attacco disturbatore effettuato dal gruppo 77, che sotto la guida di un comandante inesperto si lanciò con 37 apparecchi, per l'assalto di bersagli singoli, col risultato del 50% di perdite di cui 9 apparecchi abbattuti; questa azione fece molto rumore. Il feldmaresciallo Kesserling coprì i suoi ufficiali, prendendo la colpa su di sé; realmente le direttive del Comando erano state interpretate troppo alla lettera.

Dopo l'insuccesso degli attacchi ad alta quota sopra Londra nel settembre del 1940 si riprese la tattica degli attacchi a bassa quota. Ma si impiegarono per gli «attacchi isolati distruttivi» contro bersagli industriali in Gran Bretagna solamente equipaggi volontari, appositamente addestrati; il volo di andata e ritorno veniva eseguito nelle ore di crepuscolo o con cattivo tempo, ad alta o media quota. La massa invece eseguiva attacchi notturni ad alta quota. Ma non si ebbe un successo decisivo. Successi di fortuna con apparecchi isolati non potevano influenzare il corso della guerra, inoltre erano rari. Soprattutto venivano colpiti più sovente i bersagli di ripiego anziché quelli di difficile reperimento o troppo fortemente difesi. Nelle missioni con cattivo tempo le misure di mascheramento e di simulazione degli inglesi si mostrarono molto efficaci.

Malgrado le cattive esperienze e l'alta percentuale di perdite lo stesso procedimento fu usato contro i centri industriali russi nel 1942-43, ma col medesimo risultato negativo.



Invece nella guerra balcanica l'attacco a volo radente ebbe successo. Come nel 1940 in Francia, le battaglie di inseguimento offrirono frequenti e fortunate occasioni di impiego. I movimenti di ritirata degli inglesi e dei greci, obbligati sulle poche strade montane esistenti, offrirono bersagli favorevoli. I tedeschi ebbero un successo notevole, soprattutto al passaggio delle Termopili, dove le spossate retroguardie greche non ebbero riposo, per l'ininterrotto inseguimento aereo che continuava ostinato giorno e notte.

Analoga situazione di Creta. Però qui si notava già un notevole aumento delle perdite, per cui il volo radente e l'attacco a bassa quota vennero ridotti ai casi in cui non v'era più da temere una difesa contraerea in piena efficienza. Lo stesso vale per gli attacchi alle navi leggere del Mediterraneo. La difesa delle truppe colle armi automatiche e coi fucili infliggeva maggiori perdite che non la contraerea leggera, tanto che la quota di attacco aumentò costantemente, e gli apparecchi da offesa nei terreni montagnosi non attaccarono più da quote inferiori agli 800 metri dal suolo, un'altezza che permetteva ancora l'identificazione dei movimenti ed una buona mira. I distruttori (Me 110) preferivano invece l'attacco radente, dato il loro buon armamento e l'ottima manovrabilità. Gli apparecchi da offesa in picchiata si limitavano in generale agli attacchi in picchiata. I caccia, in quel tempo, presero raramente parte agli attacchi a bersagli terrestri.

Nuovamente Richthofen, dopo le esperienze della Spagna, Polonia, Belgio, Francia, raccolse esperienze nell'Europa sud-orientale in merito agli attacchi a breve distanza. In conseguenza le sue formazioni vennero disposte, nell'avanzata orientale, nei vari punti di maggiore importanza. Si apprezzava talmente l'azione sostenitrice della sua tattica, che nell'agosto 1941 si fece eseguire l'avanzata della fanteria da Porchow a Nowgorod (Lago Ilmen), e lungo il Wolchow, per accerchiare Leningrado, senza carri armati, colla sola scorta del corpo aereo di Richthofen. Si nota che questo esperimento, malgrado i brillanti successi tattici, non ha portato al raggiungimento dello scopo finale, e cioè il collegamento coi finlandesi nella zona dell'Annus (tra i laghi Ladoga ed Onega) appunto perché, sopravvalutando la propria forza e sottovalutando quella nemica, era stato omissso di accentuare la potenza delle truppe terrestri coll'aggiunta di divisioni di carri armati della 16ª armata (Busch). La fanteria fu paralizzata dal terreno difficile e dalla ostinatezza dei russi, allorché i colpi della Luftwaffe dopo rilevanti perdite, persero la violenza, e si dovette inoltre distendere fra

il fronte della Neva, la zona del Wolchow e quella a sud del lago Ladoga.

Gli attacchi a bassa quota nell'estate del 1941 furono assunti dai distruttori e dagli apparecchi da battaglia (Henschel 123) i primi contro i movimenti sulle strade, i secondi contro le postazioni di fanteria ed artiglieria; questi ultimi aumentando progressivamente la quota da 800-1500 metri, a 2500; gli Ju 87 continuarono gli attacchi in picchiata. Le perdite dei distruttori aumentarono sempre più, specialmente in seguito alla difesa delle truppe a terra, mentre quelle degli Henschel si mantennero in limiti sopportabili.

Queste esperienze condussero gradatamente all'aumento degli apparecchi da offesa monomotori, mentre i tipi pesanti e medi non vennero più impiegati al suddetto scopo. Malgrado l'opposizione dei cacciatori e la cattiva esperienza, dal punto di vista delle perdite, fatta coi caccia-bombardieri contro la Gran Bretagna, ciascuna formazione di caccia fu obbligata a formare una squadriglia di caccia-bombardieri (Jabo). Il loro valore era minimo, poiché i comandanti le formavano coi peggiori piloti e coi peggiori apparecchi. Il progetto non teneva conto della mentalità dei cacciatori; delle formazioni complete di Jabo avrebbero dato certamente migliori risultati.

L'idea di comporre delle formazioni miste nelle squadre (formazione normale 9 squadriglie di 12 apparecchi) è da respingere, secondo l'esperienza tedesca, per ragioni psicologiche, tecniche e di comando. Solamente per i Comandi superiori è ammissibile la combinazione di tipi diversi di armamento, ed anche necessaria a seconda dei compiti.

Se anche, dopo il 1942 l'attacco in picchiata era in generale riservato agli apparecchi da offesa, e veniva eseguito specialmente per la difesa contro i carri armati, si formarono anche alcune tattiche speciali, che impiegarono il volo radente: la ricognizione ferroviaria notturna (Do 17 Z, e successivamente il Do 217); la caccia alle locomotive (Me 110, Ju 88) di giorno e notturna, la caccia ai carri armati, con gli Me 110, Ju 87 e Ju 88, in seguito con gli Fw 190. I progressi dell'aviazione militare russa obbligarono ad un cambiamento nell'impiego dei tipi. Gli apparecchi Henschel 123 e Ju 87 sparirono dall'impiego di giorno, si dovette rinunciare alla classica picchiata; lo Me 110 venne messo a disposizione della caccia notturna e della ricognizione dell'esercito, e le formazioni di apparecchi da offesa, in massima He 111, Ju 88 e Do 217 dovettero essere impiegate per gli attacchi notturni su tutti i fronti.

Principiò in tal modo quel periodo di attacchi a volo radente che si può indicare come «moderno», poiché col termine della guerra non ebbe gli ulteriori sviluppi, che potranno aversi colle future esperienze.

## TATTICA DEGLI ALLEATI PER GLI ASSALTI A VOLO RASENTE

### A) Fronte orientale.

Benché i giapponesi abbiano sviluppato qualche particolarità negli attacchi a bassa quota, non si prendono in considerazione in questo articolo, poiché tali attacchi venivano attuati quasi esclusivamente nella guerra marittima e qui si intende trattare solo quanto può influire sugli attacchi terrestri nell'avvenire.

Per quanto riguarda gli alleati, i russi hanno per primi dato grande sviluppo a questo metodo di offesa (kampfverfahren) fondandone le basi tecniche, raggiungendo le massime cifre di impiego, poiché dal 1943 in poi si specializzarono quasi esclusivamente in questa forma di attacco.

Non si sbaglia nell'ammettere che è stato soprattutto il successo degli aviatori tedeschi a persuadere i russi dell'importanza del sistema: i vantaggi dell'addestramento rapido, dell'equipaggio ridotto e delle condizioni tecniche di produzione più favorevoli avranno a lor volta incoraggiato la formazione del gruppo di aviazione da combattimento. I russi, se si considerano solo le forze di attacco, concentrarono, dopo qualche insuccesso dell'aviazione pesante da offesa, i loro sforzi sull'aviazione da assalto a bassa quota. Le alte cifre di impiego, oltre 1.000 missioni giornaliere nell'autunno 1943 sul fronte del Ladoga, 3.000-5.000 voli giornalieri sul fronte della Prussia Orientale e nell'avanzata verso l'Oder, rivelano un successo effettivo.

L'apparecchio da battaglia «Il.2» (Stormovik) risultava molto adatto per l'assalto a volo radente, per la sua buona protezione corazzata. L'armamento e le bombe avevano efficacia sufficiente contro bersagli umani e leggermente corazzati. Ma anche con formazioni numerose il risultato effettivo era scarso, notevole invece l'effetto morale.

Nella guerra di (posizione) si avevano scarsi risultati, per le ragioni seguenti:

1. La visibilità nel volo radente è limitata, l'orientamento difficile, specialmente nell'uniforme paesaggio russo, che manca di linee caratteristiche, e la ricerca dei bersagli riusciva difficile. Nel caso di ritardato avvistamento l'offesa era possibile solo

con un secondo volo di avvicinamento, nel qual caso veniva a mancare la sorpresa.

2. Le prescrizioni sovietiche lasciavano poca libertà d'azione, e legavano il comandante agli ordini di assalto. Erano rare le missioni libere. Le forme di attacco erano schematizzate, e mancava l'adattamento alle singole situazioni.
3. Nella lotta di posizione di qualche durata sono rari i movimenti delle truppe. Le colonne, sia motorizzate, che a piedi, avanzano distanziate, oppure di notte. I depositi, le posizioni di attesa, i ricoveri nei boschi, gli aeroporti, sono mascherati meglio che nella guerra di movimento; le difese sono sistemate ed il presidio è ben distribuito; l'antiaerea è centrata.

Si giustificano quindi gli scarsi risultati nella guerra di posizione, anche con effettivi importanti. L'effetto morale era, nondimeno notevole, poiché in mancanza di una propria difesa antiaerea la truppa aveva la consapevolezza della propria inferiorità e di essere in balia dell'assaltatore. L'effetto degli assalti a volo radente, da parte delle truppe e degli stati maggiori tedeschi, veniva esagerato, in causa di questa condizione morale. L'esagerazione si propagava, provocando allarmi, ma alla richiesta delle perdite subite effettivamente, non veniva data risposta.

Al tempo delle offensive tedesche, nel 1941, un impiego di «Il.2» come era frequente nel 1943, avrebbe potuto avere effetti disastrosi; ma le condizioni della guerra di posizione non permettevano grandi successi.

Anche dopo l'inizio della ritirata tedesca i risultati rimasero inferiori all'aspettativa. I movimenti tedeschi avvenivano solitamente di notte e con cattivo tempo; si evitavano grandi ammassamenti di giorno. Unità medie e piccole attraversavano la campagna a sghebo ed era difficile avvistarle colla ricognizione. Tre anni di esperienza di guerra sul fronte occidentale avevano insegnato ai tedeschi lo sfruttamento del terreno, e le grandi estensioni risultavano di vantaggio per loro. Le rigide norme di impiego dei russi, che stabilivano gli attacchi in punti e tratti di strade determinati permettevano ai tedeschi di sfuggire più facilmente. Inoltre mancava ai russi un concreto piano di esecuzione.

In tal modo l'enorme superiorità aerea dei russi non ha avuto il suo pieno effetto sull'andamento delle operazioni.

### B) Fronte occidentale.

Diverso è stato lo sviluppo della situazione aerea e terrestre sotto l'influenza della tattica anglo-americana

degli attacchi in picchiata, sul fronte occidentale. Malgrado non fosse avvenuto un impiego in massa sino all'inizio dell'invasione, pure le formazioni leggere anglo-americane avevano raccolto esperienze con frequenti incursioni nelle zone occupate dai tedeschi, e non si accinsero impreparate al grande colpo. Non si descrivono le operazioni, che sono già note, ma se ne riferisce l'impressione da parte tedesca.

L'esecuzione rivelava l'esistenza di un piano grandioso e di scopi nettamente prestabiliti. Pareva che la condotta nemica sentisse la pulsazione dei tentativi tedeschi di difesa e tenesse continuamente conto dello sviluppo delle situazioni aerea e terrestre. La ricognizione e la valutazione dei suoi risultati funzionavano ottimamente. A seconda delle circostanze venivano impiegate alternativamente formazioni pesanti, medie e leggere. La formazione dei centri era attentamente studiata e proseguita senza risparmio sino a raggiungimento del risultato voluto. Tutte le operazioni rivelavano un concetto chiaro, senza illusioni, calma e sicurezza di comando. Pazienza e fermezza si equilibravano; v'era la tendenza indiscutibile al risparmio di sangue. Però gli assalti venivano condotti senza riguardo, come da parte dei russi, ma con meditato adattamento alla situazione. La difesa contraerea tedesca era fortemente assalita, senza riguardo alle perdite, che venivano compensate col fatto che il sacrificio di un aviatore risparmiava il sangue di dieci camerati a terra.

La rapida facoltà di reazione degli europei occidentali e degli americani, educati sportivamente, in confronto ai coraggiosi, ma spesso rigidi russi, si mostrava chiaramente nella tattica isolata e nel comando delle formazioni. Rapida comprensione della situazione, rapida decisione ed azione risoluta erano la dimostrazione dell'individualità e dell'istinto. Gli aviatori precedevano le truppe in modo esemplare; l'esercito avanzava noncurante, senza mascheramento o allargamento delle colonne, sotto la forte scorta dell'aviazione, verso i luoghi di ammassamento dove si preparava l'attacco. Si ripetevano i quadri dell'avanzata tedesca del 1941 in Russia e nei Balcani. L'efficacia degli assalti a volo rasente anglo-americani era notevole, come pure il loro effetto morale. Le mosse tedesche, sia di contrattacco che di ritirata, erano frenate, e le truppe, attanagliate di giorno combattevano non più secondo i piani del loro comando, ma per la loro stessa vita. La condotta regolare secondo piani stabiliti, era impossibile, a causa della rottura di tutti i collegamenti terrestri tedeschi. I rifornimenti non pote-

vano avanzare ed erano bersaglio delle bombe o cadevano nelle mani degli alleati.

Riassumendo si può affermare: Ad oriente i russi, mercè la loro superiorità terrestre avrebbero potuto condurre le operazioni nello stesso modo anche senza aviazione. In occidente gli assalti dell'aviazione a volo radente hanno contribuito per il 50% al successo dell'invasione e dell'irruzione in Germania.

L'aviazione tedesca da offesa intervenne raramente. Era poco numerosa e non poteva esercitare grande influenza sul corso dei combattimenti. Il caccia a reazione «Me 262» era venuto troppo tardi. Le difficoltà di addestramento e di passaggio al nuovo tipo, nello spazio ristretto sempre minacciato da attacchi, rendevano incerti ed insufficienti i successi delle poche squadriglie disponibili, salvo poche eccezioni. I risultati dei bombardamenti erano catastrofici. La dispersione in lunghezza nell'attacco in picchiata arrivava sino a 2000 metri. Il colpo disperato del 1° gennaio 1945, l'assalto radente di tutti i caccia ed apparecchi da battaglia tedeschi contro la base anglo-americana apparve come un *karakiri*. Esso non poté salvare la situazione.

Così alla fine della guerra, astruendo dagli attacchi in quota nel retroterra, si rimane sotto l'impressione del trionfo della tattica anglo-americana degli assalti a volo rasente, che esaurì tutte le esperienze di guerra fatte sino allora.

#### *Le conclusioni per il futuro.*

La trattazione dettagliata della tattica di assalto a volo rasente ha avuto lo scopo di giungere a conclusioni per il futuro.

Prima della guerra le tattiche di attacco in quota od a volo radente erano tra loro in contrasto; si teneva per l'una o per l'altra. Le norme le permettevano ambedue, a seconda dei casi. Ma gli uomini stabilivano un principio: gli uni vedevano tutti i vantaggi nell'attacco in quota e lo preferivano; gli altri invece li vedevano nell'attacco a volo radente e respingevano per principio l'attacco in quota, per il suo, in quel tempo, limitato rendimento. La guerra d'occidente del 1940-1945 ha dimostrato che tutte le forme d'attacco hanno la loro giustificazione; la guerra sul fronte orientale invece ha portato all'assurdo la preferenza unilaterale dell'assalto a volo radente.

Quali sono le conseguenze; quali forme di combattimento dall'aria verso il suolo possono attendersi per l'avvenire?

a) Le testimonianze impressionanti della tattica di attacco in quota degli anglo-americani in Germania



e nel Giappone sono inoppugnabili. Quali che siano i mezzi tecnici di distruzione che saranno inventati, non si rinuncerà alla piena utilizzazione dello spazio atto al volo, e si manterrà l'attacco in quota.

Ma l'assalto a volo rasente sarà anch'esso giustificato e dovrà avere la preferenza in alcuni casi, secondo l'esperienza degli ultimi anni di guerra, e precisamente nei casi seguenti:

1. Protezione diretta di formazioni di carri armati durante l'attacco, o di fanteria all'attacco, od in difesa.
2. Protezione dei fianchi dell'esercito in marcia.
3. Attacco di colonne di ogni specie, specialmente nell'inseguimento (inseguimento dall'aria).
4. Attacco di sorpresa ad aeroporti nemici in prossimità del fronte.

In tutti questi casi l'assalto a volo rasente può essere indipendente dal genere di volo di avvicinamento, se si verificano le seguenti ipotesi:

- condizioni atmosferiche adatte;
- adatta ora del giorno;
- debole difesa contraerea.

Nel caso di un bersaglio fortemente difeso da contraerea media o leggera, si eviterà con tempo buono e di giorno, il volo di avvicinamento a bassa quota, e si attuerà invece l'avvicinamento in quota, con picchiata a 30° o 60°-8° (angoli d'inclinazione della traiettoria). Il volo d'allontanamento sarà in generale a bassa quota, evitando possibilmente la risalita nello spazio aereo della contraerea nemica.

Si potrà sperare il massimo successo colle minime perdite proprie, dagli attacchi contro un nemico già scosso, con debole difesa antiaerea, e contro bersagli massicci viventi (truppe).

L'assalto a volo rasente è opportuno contro:

1. bersagli fissi (posizioni sistemate, borghi, impianti massicci);
2. bersagli esplosivi;
3. bersagli con forte difesa contraerea;
4. truppe terrestri in ottima condizione con forte difesa di fuoco;
5. bersagli molto addentro nel territorio nemico con forte difesa.

Non si ritiene che attualmente si possano assaltare a volo rasente forti movimenti od attacchi di carri armati, poiché questi hanno una forte difesa antiaerea. Guardarsi da tali soluzioni d'occasione, che vengono facilmente ordinate e sono di esecuzione molto difficile.

Speciale influenza sulla tattica dell'assalto a volo rasente avranno le bombe comandate a distanza, attualmente in corso di sviluppo, e che possono essere lanciate da medie ed alte quote al di fuori della zona coperta dalla contraerea. In base alle esperienze della seconda guerra mondiale, si dovrà contare su queste nuove armi nella guerra marittima contro le navi mercantili, armi che rendono superfluo l'attacco radente ed i suoi inconvenienti.

- b) La battaglia contro i bersagli terrestri assumerà sempre le forme corrispondenti alla posizione, alla tecnica e alla difesa. Si deve fare astrazione da un sistema determinato e da uno schema fisso. Occorre adattarsi alle situazioni, per ottenere il massimo successo col minimo impiego dei mezzi. Si deve cercare di sorprendere la difesa con mezzi sempre rinnovati, ed evitare la ripetizione di determinati sistemi di attacco, anche se le prime volte sia riuscita la sorpresa.

- c) In quanto si possono stabilire norme per le forme tattiche, si potrebbero formulare le seguenti:

1. L'assalto a volo rasente è una forma giustificata in determinate condizioni. Ha vantaggi e difetti. Se i vantaggi hanno tale prevalenza da giustificare gli inconvenienti onde ottenere lo scopo prefisso, l'attacco sarà consigliabile.

2. L'assalto a volo rasente non è fine a sé stesso, ma il mezzo per ottenere uno scopo. Deve essere interrotto non appena si riconosca che le condizioni base per la sua effettuazione non sono verificate (p. es. contraerea).

3. La formazione che esegue l'assalto a volo rasente non può difendersi dalla contraerea; deve avere quindi una scorta di caccia di uguale entità.

4. Ogni assalto a volo rasente deve esser preceduto da adeguata ricognizione del terreno, meteorologica e del nemico, specialmente sulla difesa contraerea, che deve essere continuata sino a che la formazione giunge in immediata vicinanza del bersaglio (collegamento radiotelefonico).

5. La munizione da getto deve essere scelta a seconda del bersaglio. Contro bersagli viventi (truppa) si adopereranno bombe leggere dirompenti (sino a 10 Kg) con recipienti di dispersione. Contro bersagli corazzati bombe da 50-250 Kg; contro bersagli fissi bombe da 250-1000 Kg. L'assalto contro truppe deve essere rinforzato dal tiro delle armi di bordo.



6. I modi di attacco sono: volo di avvicinamento in quota, seguito da picchiata o volo obliquo in fila di pattuglie, col sole in coda, oppure avvicinamento a bassa quota (5-10 m) con susseguente attacco da 30-50 metri.
7. L'unità d'attacco è il gruppo di tre pattuglie. Per bersagli misti (viventi e fissi) il carico di bombe delle varie pattuglie deve essere variato.
8. Si devono stabilire bersagli sussidiari oltre ai principali, da attaccare su giudizio del comandante, se non può esser attaccato quello principale, per cause tattiche o meteorologiche, o se non risulta più conveniente per variazione di località.
9. Il comandante della formazione ha una missione di offesa od un ordine di assalto. In base al primo ha facoltà di azione; il secondo deve essere eseguito, a seconda delle condizioni, se non vi sono prescrizioni precise.

Concludendo, quanto sopra espresso non ha, secondo l'Autore, la pretesa di esattezza assoluta e di durata validità. Nuove esperienze e nuovi mezzi di attacco possono far perdere valore a queste norme. Ma le esperienze di un'era appena terminata hanno il loro valore.

La loro discussione ha lo scopo di mantenere lo spirito critico, di evitare l'esagerazione di teorie pacifiste, e di allontanare il formalismo e la schematizzazione del comando e della tattica, ed infine accennare all'importanza delle premesse e delle proprietà fondamentali e necessarie, fornite dall'istruzione e dalla tecnica, e cioè:

1. Concetti militari chiari, calma, fermezza di propositi e rapidità di azione.

2. Profonda pratica di pilotaggio, anche pel volo in picchiata e radente, diurno e notturno.
3. Tiro colle armi di bordo e lancio di bombe da qualunque posizione di attacco; conoscenza profonda di tutti i mezzi di attacco.
4. Perfetto addestramento nel volo in formazione a qualsiasi quota.
5. Collaborazione con altre formazioni della propria arma, coll'esercito e colla contraerea.
6. Conoscenza di tutti i sistemi di telecomunicazioni.
7. Sviluppo degli apparecchi adatti, delle armi contro le difese corazzate, e delle munizioni da lancio.

(Obl.) (DOPPIOZETA)

*Di questo articolo interessante, comparso nella rivista svizzera «Flug-Wehr und Technik», n. 12, dicembre 1946, l'Autore è indicato come «Un ufficiale della ex aviazione tedesca». Come si vede, nessun cenno vi si fa agli studi ed esperienze italiane effettuate prima della guerra negli stormi 5° e 50° della V Brigata d'Assalto; nessun cenno all'impiego fatto dell'assalto a volo rasente, degli Italiani, in Libia ed altrove; e nessuno agli scritti italiani del periodo 1929-1938 nei quali alcuni degli stessi concetti erano espressi, con parole similari. Eppure tra il 1930 e il 1937 vennero da noi, sull'aeroporto di Ciampino, crediamo per imparare, personalità di elevato rango di molti Paesi del mondo, dai tedeschi ai cinesi, dai russi ai giapponesi, dai francesi agli uruguaiani; e molti piloti esteri sostarono a Ciampino parecchie settimane.*

(N.d.D.)

## XVI

### LETTURE DOPO LA TEMPESTA: UN BIVIO, OD UN VICOLO CIECO?

Recensione del libro di Umberto Nobile *L'Umanità al bivio*, 1947  
 ("Rivista Aeronautica", n. 8, agosto 1947; pseudonimo VOLUCRIS)

*M. coglie l'occasione della recensione del libro di Umberto Nobile L'Umanità al bivio (riguardante il rapporto tra il progresso tecnico e i grandi problemi sociali e politici, a cominciare da guerra e pace) per gettare uno sguardo sul futuro, dimostrandosi scettico sulla possibilità di evitare almeno le guerre "minori" e "civili".*

*Le sue considerazioni si colorano di tinte profetiche, quando nota che, con il mondo diviso in due contrapposte sfere d'influenza ciascuna facente capo a una superpotenza, tali guerre minori sono meno frequenti, mentre quando ci sarà un unico "Superstato" mondiale esse aumenteranno.*

*Profetici anche gli accenni alla necessità di eliminare le sperequazioni tra paesi ricchi e poveri, e alla tendenza di talune regioni a staccarsi dal corpo naziona-*

*le. Ma la parte più interessante è l'ultimo paragrafo, nel quale M. espone per la prima volta il proprio parere sulla futura collocazione internazionale dell'Italia, dichiarandosi per il mantenimento di una posizione neutrale rispetto ai due blocchi militari che ormai si vanno delineando. In proposito, va ancora ricordato che al momento il Patto Atlantico non era ancora nato e si stava dibattendo, anche sulle riviste militari, su quali avrebbero dovuto essere le scelte internazionali del nostro Paese (Cfr., in merito, Botti - Ilari, Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopoguerra - 1919-1949, Roma, SME - Uff. Storico 1985, Capp. IX e XII).*

(F. B.)

L'uomo pensoso del domani dell'Umanità, del suo dilaniarsi perduranti in conflitti d'interessi e d'ideologie, od anche soltanto d'interessi mascherati di idealità, politiche sociali religiose; l'uomo che constati come lo sviluppo della scienza e della tecnica abbia reso più micidiali le armi e più distruttrici le guerre; l'uomo che rilevi il progressivo estendersi dell'interdipendenza d'interessi, dalle diverse tribù alle diverse nazioni, da queste ai diversi continenti, o gruppi di nazioni situate in continenti diversi com'è l'impero inglese; l'uomo che concluda desumendo che nessuna guerra ha mai prodotto la pace, ma soltanto una tregua per procurare più ampie coalizioni o provvedere armamenti più potenti; questo uomo si domanda se un atto di *volontà* collettiva possa risolvere il problema e realizzare la pace universale; se Ercole al bivio ha veramente un operante libero arbitrio per scegliere tra il vizio e la virtù.

Grave problema, perché promosso dal dubbio se invece, per parafrasare il detto di Pascal: L'Umanità s'agita, ed una volontà suprema la conduce. Può darsi, invece direbbe il materialista di redazione, che nessuna entità collettiva, né l'Umanità nel suo complesso né in ciascuna delle sue parti (ed anche l'uomo singolo

forse è una entità collettiva, mentre si crede un *individuo*) abbia altra volontà se non la risultante degli interessi discordi (con tendenza alla reciproca sopraffazione) pertinenti agli elementi che la compongono; siano le glandole endocrine o le cellule come nel corpo fisiologico, siano le classi o le categorie come nel corpo sociale, siano i raggruppamenti nazionali più o meno omogenei come nel soggetto che qui ci interessa.

In altre parole, gli eventi futuri dell'Umanità non sarebbero che la risultante inconscia e probabilistica d'un equilibrio d'interessi.

Ma tu sopprimi la potenza operante dell'idea! Ribatte l'idealista di redazione; (ideali, idealismi, idealità, ideologia; parole che nel linguaggio filosofico hanno assunto significazioni abbastanza definite, ma che nel linguaggio comune vengono usate promiscuamente; però «ideologia» scrive il Panzini, è parola presa per lo più in mal senso; modestamente aggiungo che nell'uso *idealità* è la nobile concezione propria, *ideologia* è la spregevole concezione altrui).

Ammesso e non dimostrato che le concezioni politiche e sociali siano cosa diversa dalla formulazione degli interessi, ammesso e non dimostrato che una concezione religiosa sia sempre considerata rispettabile

anche se diversa dalla propria, ammesso che l'esaltare «valori morali» a dispregio di quelli «meccanistici» e «materialistici» non sia una ipocrisia benché involontaria, perciò anche prestando a ciascuno dei detti elementi dell'Umanità la luce d'una esigenza spirituale, quale cosa diversa dallo stimolo d'un bisogno materiale, la conclusione non cambia. Perché appunto quelle esigenze, o idealismi, sono molteplici e contrastanti, donde la risultante sarà ancora qualcosa più vicina al Caso che al Fato; o meglio qualcosa che può concernere le probabilità statistiche, l'equilibrio dei contrari, piuttosto che la legge o la causa, o la pre-ordinazione o la predestinazione.

Ma l'Autore del libro che qui commentiamo<sup>1</sup> non si propone filosofemi; bensì compie un atto di fede nella Umanità, nel suo razionare concreto, nella sua capacità di superare i contrasti ideologici e materiali degli elementi singoli, per conciliarli ed assurgere ad una visione del bene collettivo ed attuare una deliberazione di concordia con un atto giuridico da lealmente applicare.

Tra i lettori di questo libro dovrebbero stare in primo luogo tutti gli Aviatori, ed è per questo che ho chiesto alla Rivista Aeronautica di accoglierne la recensione; non soltanto giacché l'A. è un tecnico d'aviazione e navigatore, ma perché egli pone tra le determinanti principali della situazione i grandi velivoli, i veloci velivoli, le armi che i velivoli possono portare oltre ogni barriera di confine di monte di mare, la cognizione e comprensione tra gli uomini di cui il velivolo può essere messaggero.

Naturalmente gli altri lettori saranno almeno tutti coloro che della potenza meccanica, della rapidità delle comunicazioni, della interdipendenza economica, sono i demiurghi e gli utenti; perché l'A. pone come causale delle attuali eventualità di conflitto per l'appunto la conquista dello spazio; la conquista della potenza e la subitanità della rivoluzione che, nei rapporti umani, quelle conquiste hanno provocato. Dopo aver letto il libro da capo a fondo ci sembra che esso sia fondato su due tesi; la prima: che una nuova guerra del genere di quella combattuta fino al 1945 provocherà la fine della civiltà, anzi la scomparsa della

umanità; la seconda: che per evitare le guerre bisognerebbe che tutto il mondo si unisse ed adottasse una determinata organizzazione sociale, quella comunista.

Circa la *scomparsa della umanità*, ci pare si tratti di una ipotesi apocalittica che risulta iperbolica anche di fronte alla potenza distruttrice delle bombe atomiche; circa la *fine della civiltà* si può obiettare che la nostra civiltà meccanica non è del detto sia l'unica possibile né che sia la migliore possibile, potrebbe esserlo di più la... tibetana; circa il potere pacificatore del *comunismo mondiale*, dopo aver rilevato che le società più comuniste che si conoscano in natura, se non sono immobili come i polipai, sono assai belligere come i formicai e gli alveari; si deve riconoscere che i grandi complessi industriali capitalistici attuali sono eccitatori di guerre, ma non si può escludere che conflitti d'interessi si possano produrre fra diversi complessi territoriali od economici (comunque si chiameranno) che comporranno il mondo comunista futuro.

Nella vita di sant'Agatone abate, che fa parte delle Leggenda Aurea di Jacopo da Varagine, si legge: - Disse uno frate: «Io non so come la briga nasce». Rispuose l'altro: «Poni fra te e me uno mattoncello, e io dirò: Mio è. Tu dirai: Anzi è mio. E quindi nascerà la briga. Si che fu posto il mattone in mezzo, e disse l'uno: «Egli è mio». Disse l'altro: «None, anzi è mio». Rispuose il primo: «Et elli sia tuo, tolliti e va con Dio».

Codesto sarebbe un modo d'evitare le «brighe» tra gli uomini; a mio parere è l'unico modo purché si voglia attuarlo; ma nuovi apostoli suggeriscono modi nuovi.

Due diversi pensatori, dei cui commenti il volume si correda, il liberale Luigi Einaudi ed il comunista Umberto Terracini, obiettano all'A. di avere considerato il fenomeno politico con occhio troppo da ingegnere.

«Ogni dramma è un conflitto spirituale, un contrasto di pensieri e di sentimenti», scrive Terracini.

«Gli uomini possono riporre la loro fede in un ideale morale, non mai in una esigenza economica», scrive Einaudi.

Un terzo pensatore, il cui commento precede nel volume gli altri due, Guido de Ruggiero, non è così perentorio, ma anche lui batte e ribatte sul tasto della «civiltà umanistica», del «valori morali», pur concordando nel deplorare che: «gli uomini non si siano accorti della evoluzione della tecnica che si sta compiendo sotto i loro occhi e che richiederebbe, per essere dominata ed indirizzata, un proporzionale potere interno di controllo intellettuale e morale».

1. Umberto NOBILE - *L'Umanità al bivio* - 1947 - pag. 210 lire 350 (può essere richiesto anche all'Associazione Culturale Aeronautica, Piazza del Popolo 18, Roma. I soci fruiranno delle consuete agevolazioni anzi, per alcune copie disponibili, di un prezzo speciale.

Verdere a pag. 501 le indicazioni bibliografiche.

L'accordo fra tre cervelli così politicamente diversi può commuovere, ma non è che apparente, perché ognuno sottintende una concezione diversa dell'ideale (o idealità o ideologia) e dei valori morali; del resto anche l'A. parla spesso di ideologia (nel senso di idealità) sicché mal si comprende di cosa i tre commentatori lo rimproverino.

Pare proprio che gli uomini si stiano perdendo perché Jeova ha confuso le loro lingue, e in questa Torre di Babele si parla di *libertà* sebbene la convivenza quasi mirmidonica in cui siamo vi ponga in qualsiasi regime sociale mortificanti limitazioni; si parla di *democrazia* sebbene dovunque il «demos» venga manovrato da minoranze; si parla di *idealità* anche quando si sta discutendo senza ambagi del contrastare d'interessi economici nazionalisti o classisti e si dovrebbe perciò parlare soltanto di *concetti* o di *sistemi*, secondo i casi.

Dunque una seconda delle molte perplessità che questo libro suscita è se siano i concetti a modificare gli eventi o gli eventi a modificare i concetti (o a suscitargli).

Il Terracini scandalizzato rimprovera all'Autore: «*parlare in eguali termini concettuali della rivoluzione tecnica e delle rivoluzioni francese e russa significa violentare il linguaggio*»; egli scrive: «*le rivoluzioni francese e russa sono state al tempo loro, due scelte dell'umanità al bivio*» e aggiunge, esse «*sono state, ciascuna nel suo tempo, l'ideologia della rivoluzione tecnica*»; insomma egli sembra convinto che i politici siano i propulsori dell'umanità; non già come taluni li considerano, molesti tafani che pungolano sotto la coda; non già come con maggior mitezza si potrebbe dire, che i concetti possono germinare in sistemi politici o religiosi soltanto dopo che siano realizzate (per il progresso tecnico, economico, agricolo ecc. attuato dai non politici) le situazioni favorevoli alla loro germinazione.

Occorre ricordarlo?

In fatto di idealità fraterne, di valori morali, di conciliazione dei conflitti, sono stati banditi alti evangeli; ma gli uomini li hanno così superficialmente intesi che spesso proprio in nome di tali idealismi si sono azzuffati in guerra; anzi i nazionalismi e gli imperialismi non hanno esitato ad inscrivere le sigle sulle proprie bandiere.

Confermiamo tuttavia la nostra fede nei suddetti messaggi morali anzi sociali, vengano dalle filosofie o dalle religioni; soprattutto nel messaggio sociale cristiano, dal quale *fondamentalmente* l'idealità comunista non sembra differire, tanto da farci nutrire la

speranza, veramente pacificatrice delle coscienze, europee soprattutto, che si realizzi fra i due sistemi una conciliazione; giacché quello cristiano sembra più consona al nostro mediterraneo modo di sentire, se non il divino almeno l'umano. Ma purtroppo se la conciliazione diventasse simbiosi riavremmo sulla schiena Cesare e Pietro.

La superiorità del concetto sociale basato su una credenza religiosa, consiste nell'eliminare gli inconvenienti del *mutabile parere umano*, nel fondarsi sull'eterno, sulla quintessenziale sapienza dei millenni, chiamandola «verità rivelata» ed aumentando così con la persuasione del timore reverenziale, la forza infusa dalla speranza, per giungere meno difficilmente alla carità, come s'è tentato «*dal dì che nozze e tribunali ed are, féro alle umane genti esser pietose di sé stesse e d'altri*».

Ma nel commentare questo libro non bisogna far questione d'idealità, non si farebbe che spostare il punto di vista; è vero o non è vero che dalla macchina a vapore di Stephenson alla pila nucleare di Fermi fatti tecnici nuovi e quasi repentini hanno prodotto una situazione nuova che richiede un nuovo equilibrio di rapporti sociali, ossia d'interessi? Concordiamo con l'A. che ciò sia vero.

E allora, bisogna anche concordare nella necessità di esaminare *quale*, dopo un secolo di frenetici progressi tecnici, sia lo stato del detto equilibrio; vediamo come da *tale* constatazione i singoli elementi della entità collettiva possano dedurre che è, *sì, ora di farla finita*, è ora di applicare i messaggi di fraternità se non in nome d'una fede trascendente almeno in nome d'una razionalità contingente.

E se ciò non risultasse possibile, se nessuna causale di *volontà* possa accelerare o ritardare o deviare il moto della collettività umana sul flusso degli eventi, allora dovremmo concludere che tutti gli apostolati filosofici, politici, religiosi, sono vani, e anziché parlare d'Umanità al bivio, dovremmo intitolare un libro: «Umanità alla deriva».

Dio mi perdoni, ma io penso proprio che se non sopraggiunge il regno dello Spirito Santo non vi sia nulla da fare; anzi che quando tutto sarà consumato, tutti saranno compiuti gli esperimenti e tutte le predicazioni e tutte le conciliazioni, quelle fra i nazionalismi (coacervi più o meno spontanei d'interessi di classi diverse nei termini d'un territorio) e quelle fra le calassi (solidarietà – più o meno perduranti – di classi similari in territori diversi) troveremo ancora modo di rifrazionarci in contrasti d'ideologie e



d'interessi, così come nonostante l'unità della Fede l'uomo non si astiene dal costituire Chiese diverse e contrastanti.

Credo che torneremo perfino, ciclicamente, alle faide di campanile ed all'ideale della secchia rapita, nonché allo sfruttamento del debole (per intelletto, o per muscoli, o per sesso, o debole... per scrupoli di coscienza), giacché è legato al peccato originale l'umano destino che il successo dipenda piuttosto dalle qualità cattive che dalle buone, che sia per Caino anziché per Abele; anzi per taluno è decreto del Fato, potenza cieca ed inflessibile, estranea alla causa ed al fine, che la vita tenti sopraffare la vita, come dimostra l'invasione delle radici vegetali nel terreno organico, o l'intrappolamento delle zampette e dei muscoli nella gabbia dei miti conigli, e su su per scala biologica.

Purtroppo l'esemplificazione floristica e faunistica è probante benché si stia parlando di quel tale «*homo sapiens*» che un giorno «*levandosi ruggì guerra*». Cerchiamo di capire perché «*gorgoglia sangue nei secoli, la faticosa storia degli uomini*», perché «*una fatale sublime insania per i deserti, verso gli oceani, trae gli uomini l'un contro l'altro, coi numi, col mistico avvenire, con la scienza*» e vorremmo potere dar ragione a questo ennesimo apostolo, a Umberto Nobile, che anche lui, indicando l'umanità al bivio, spera poter dire che «*dal sangue la Pace solleva candida l'ali*». Ma concludiamo la citazione non peregrina col domandare anch'è noi: «*Quando?*».

Cerchiamola nel libro in esame, questa risposta.

Nelle sue prime due parti si espone la storia della rivoluzione meccanica iniziata agli albori del XIX secolo, tuttora in atto, e che l'energia nucleare intensificherà; nonché le sue conseguenze, principali il costituirsi del moderno capitalismo, l'estendersi della disoccupazione, la reiterazione e l'intensificazione della guerra. Nella terza parte si comincia col tracciare la storia di tutti i tentativi di organizzazione per la pace internazionale, da Dante al Poliebrad, da Enrico IV alla Santa Alleanza ed al Concerto Europeo.

Poi si tratta dei tentativi moderni per risolvere l'inesorabile dilemma, per attuare una federazione mondiale o qualcosa di simile; e ci si sofferma sulla organizzazione delle «Nazioni Unite», anzi in appendice si parla anche della F.A.O. (Food and Agriculture Organization), della U.N.R.R.A. e degli accordi di Bretton Woods; il libro è perciò anche un utile manuale di consultazione sull'argomento.

A pag. 135 si pone il dilemma: «*o l'umanità trova il modo di FAR SPARIRE PER SEMPRE LA GUERRA, o essa*

*stessa, passando da una catastrofe all'altra, e progressivamente degradandosi, si avvierà verso la totale scomparsa*». Ho già obiettato circa lo «sparire», il «degradarsi» e la «scomparsa»; ma qui a mio parere il profeta prende la mano all'apostolo, ed offre l'occasione per altre obiezioni; mi sembra evidente che oggi le specie di guerre possibili siano distintamente tre:

- la «guerra maggiore» o mondiale fra continenti o quasi continenti, a base di velivoli giganti con diecimila chilometri di raggio d'azione, bombe atomiche, teleproiettili tip V-2 o missili tipo V-1, mobilitazione di colossali complessi industriali agricoli minerari; spostamento d'immense flotte e di sterminati eserciti;
- la «guerra minore», combattuta con mezzi infinitamente meno potenti, e simile per capirci a quella che si sta combattendo in Indonesia o fors'anche in Cina, o fors'anche in Grecia (se queste due non rientrino nella terza specie);
- la «guerra (cosiddetta) civile» ossia la lotta «*fra quei ch'un muro ed una fossa serra*», la quale non sempre ha avuto ed avrà un movente «sociale», sebbene oggi abbia spesso tale movente.

La «minore» e la «civile», spesso frammiste, si possono anche considerare «guerre locali».

Orbene: quando con una organizzazione internazionale, dettata dalla ragione o dal timore d'un cataclisma definitivo, avremo soppresso la «guerra maggiore» fondendo in un Superstato ed affratellando anche i grandi nazionalismi ed imperialismi, quali ci appaiono adesso quelli anglosassone e nordamericano (nonché, secondo taluni, quello sovietico), chi ci salverà dalle «guerre minori»? La legge e la sanzione inflitta dal Superstato? La riflessione ci dice che no, perché le rivendicazioni d'interessi e d'ideologie che avranno provocato una «guerra minore» minacceranno di far esplodere in frammenti il Superstato stesso: il quale se non vorrà correre tale rischio dovrà attenersi ad un «non intervento» simile a quello di non remota memoria.

Anzi, con la creazione del Superstato, affievolendosi il potere ed il prestigio di ogni potere statale, s'accenderanno i regionalismi (contro i quali l'A. ha così a lungo battagliato nella Costituente italiana) donde probabilità dei conflitti interni che soltanto per ragioni sistematiche abbiamo chiamato guerre civili.

I «blocchi», i raggruppamenti di paesi satelliti attorno alle singole grandi potenze, sono già dei Superstati nei quali i satelliti hanno abdicato ad una parte della propria sovranità.

Quello che l'A. e tanti altri apostoli propugnano, quello che tutti auspicchiamo è il mondo unico – l'one world – per evitare le «guerre maggiori»; ma la sua attuazione (assai lontana, come vedremo), *non abolirà la guerra*, bensì renderà più probabili le «guerre minori» o interstatali (oggi impedita dove esistono sfere d'influenza, paesi satelliti tenuti a freno dai «grandi») o interregionali (oggi impedita dalla efficienza dei poteri statali) o intercomunali... (Qui ci pare che per la pace universale e perdurante occorrerebbe soltanto un duro padrone, un padrone romano (un despota, un popolo-guida od eletto, una nobiltà dirigente) provveduto d'una invincibile forza; ma il padrone e la sua forza tendono ad arrogarsi privilegi e a divenire sfruttatori; cosicché la lotta millenaria contro i privilegi e gli sfruttamenti tenderebbe ciclicamente a ricominciare, se non come «guerra» almeno come «rivoluzione». In quanto al disarmo: «quando un popolo si desta – Dio si mette alla sua testa – la sua folgore gli dà», come dimostrano le armi per l'insurrezione che man mano vengono ritrovate perfino interrate nei cimiteri.

Ma allora? Tutte le constatazioni sulla espansione ed intensificazione della interdipendenza economica e culturale dei popoli, per effetto della conquista dello spazio e della potenza meccanica contano nulla?

Appunto: di fronte ad esse le guerre minori, le guerre «locali», contano nulla, come conta nulla un foruncolo se non sopravviene la foruncolosi.

Oggi è incontestabilmente vero il monito: *one world, or none*, domani, realizzato il mondo unico, bisognerà riconoscere vero: *one world, several worlds* ed il velivolo che trasporterà cento passeggeri a mille chilometri orari attraverso gli oceani ed i continenti, trasvolerà indifferente una o parecchie guerre locali che non saremo riusciti ad abolire... come fa già sul Paraguay o sulla Cina, sulla Grecia o sull'Indonesia.

Le leggi e le sanzioni del Superstato unico saranno operanti fino al limite della convenienza del Superstato stesso di applicarle e dei belligeranti «locali» di infischiarne... come è avvenuto per la guerra di Spagna, per la guerra d'Etiopia, sebbene tali esempi non calzano a pennello.

Tuttavia si può concordare con l'A. che: «Una federazione mondiale di Stati è una fatale necessità» (pag. 143) e che: «La promessa alla formazione di questa federazione è il disarmo dei singoli paesi» (ivi) ed in tutto quanto scrive nel capitolo: «La strada della prosperità».

Ma la sostanza più viva della questione è che: «La utilizzazione dei beni della terra e la ripartizione dei

*prodotti dell'attività umana devono venir regolate in modo che cessi la sperequazione tra paesi ricchi di materie prime e paesi poveri»* (pag. 144): come insegnano, io aggiungo, le discussioni che dal 1870 ad oggi si dibattono fra il Nord ed il Sud d'Italia, e le relative recrudescenze di autonomismi, e connesse aspirazioni in alcune regioni di staccarsi dal corpo nazionale per appoggiarsi a costellazioni da cui si attendono maggiori benefici.

Giunti a questo punto leggiamo (pag. 150): «Lo Stato mondiale non potrà sorgere se prima la sua necessità non sia divenuta convinzione generale. Prima ancora che nella realtà l'unificazione deve stabilirsi negli spiriti. Ciò esige un rinnovamento totale dell'educazione, intesa nel senso di preparazione dell'individuo alla vita collettiva»; parole sante, e non si comprende perché i commentatori De Ruggiero, Einaudi e Terracini ne abbiano tenuto poco conto.

Ma che cosa, se non quest'opera educativa, hanno tentato di fare le religioni, ciascuna religione nell'ambito della collettività dei propri fedeli; anzi la cristiana, con la sua legge d'amore, anche fuori della cerchia dei fedeli? Si vede quale effetto abbiano ottenuto!

Potrà l'U.N.E.S.C.O. (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) che l'A. cita largamente e loda, ottenere di più?

L'A. stesso lo nega quando osserva «finora ad essa non ha aderito la Russia Sovietica»; e perché non vi ha aderito? Perché: «i Russi temono che l'U.N.E.S.C.O. possa diventare un organo di propaganda antisovietica»; esattamente il timore che ogni chiesa organizzata ispira a chi ne è fuori.

A questo punto l'A. ci versa nel cuore insieme un balsamo di speranza ed un tossico di disperazione, esponendo un parallelo fra il blocco anglosassone ed il blocco sovietico; queste due pagine 170 e 171 se non fino alla 181 sono essenziali alla comprensione dell'opera; ma troppo lungo sarebbe citarle, compratevi il libro.

Anche i dispareri espressi nel presente commento dimostrano quanto questo nuovo lavoro del Nobile può essere fecondo di cognizioni, di riflessioni e di propositi.

Purtroppo non sembra che il libro concluda, giacché l'inesorabile dilemma che forma il suo tema non vi trova la ricetta per conciliare l'insanabile dissidio che fra i due blocchi suddetti producono le differenti strutture sociali, le differenti convinzioni ideologiche, le differenti attrezzature di produzione, i differenti «interessi creati».

Allora? Ecco un apostolato di pace che fa pronosticare la guerra<sup>2</sup>, l'ultima «guerra maggiore» per realizzare il mondo unito.

Teniamocene fuori subendola senza belligerare; perché se il mondo risulterà unito ne faremo parte anche noi, senza rimorsi e senza recriminazioni; se resterà disunito avremo evitato di servire per la terza volta

piuttosto gli interessi altrui che i nostri; le più profonde riforme sociali si possono realizzare senza la guerra; la gloria militare di per sé è parola vana, non lasciamocene lusingare; la più esperta scienza militare ci suggerisce che la nostra partecipazione ad una «guerra maggiore» sarà di entità ridicola; teniamoci in serbo per le successive, purtroppo inevitabili, «guerre minori».

---

2. Vedere nel n. 7 di questa Rivista a pag. 415 la concezione nord-americana della democrazia.

## XVII

### SISTEMI DI COBELLIGERANZA<sup>1</sup>

(“Rivista Aeronautica”, n. 2, febbraio 1948; pseudonimo ALFIO MOLAZZA)

*M. dipinge a tinte assai fosche la situazione politico-sociale, morale e materiale del Paese, che non consente di ricostruire Forze Armate efficienti, dimostrandosi scettico anche sulla possibilità che dagli alleati occidentali in caso di guerra giungano all'Italia aiuti alimentari e militari tempestivi e in quantità sufficienti. Di conseguenza prende decisamente posizione per la neutralità dell'Italia nella competizione tra i due bloc-*

*chi che si sta delineando (Cfr. anche il precedente XVI, p. 131), senza peraltro chiedersi se e come, in un siffatto quadro internazionale e interno, sia possibile e conveniente per uno Stato economicamente debole e disarmato con la posizione geografica dell'Italia rimanere neutrale.*

(F. B.)

*Io* – Credi che in Italia avremo ancora la guerra?

*Lui* – Tutti lo credono, altrimenti sarebbero state sopresse le Forze Armate per risparmiare al contribuente un gravame.

*Io* – Credi che faremo la guerra da soli, noi Italiani?

*Lui* – Impossibile, considerando le clausole militari del trattato di pace, e la nostra situazione economica: contro quale nemico avremmo forza sufficiente?

*Io* – Perciò credi che dovendo fare la guerra faremmo parte di una coalizione; orbene quali sono le coalizioni prevedibili e in quale di esse prevedi che l'Italia entri?

*Lui* – Non mi par dubbio che le coalizioni si possano considerare due, le chiamerei sommariamente l'Occidentale e l'Orientale; qualsiasi siano le tue e le mie convinzioni o simpatie politiche, mi pare che obietti-

vamente considerando la situazione, sia da prevedere la nostra partecipazione a quella Occidentale.

*Io* – Ammetto la previsione obiettiva pur deplorando la fatalità. Orbene, vi sono due sistemi per cobelligerare: quello di avere come proprio campo di azione un settore del teatro d'operazione ed ivi adoperare tutte e tre le Forze Armate e tutte le specialità o «armi» di ciascuna; oppure quello di assumere nell'intero teatro d'operazione (non dico in tutti i teatri d'operazione) una parte dei compiti, una parte sola delle specializzazioni od «armi» combattenti. Quale dei due ti sembra preferibile, ossia di maggior rendimento, di maggior vantaggio morale e pratico per la sorte militare d'Italia?

*Lui* – Capisco il primo sistema. È quello più ovvio, più naturale. Noi siamo sul nostro suolo, nel nostro mare, e li difendiamo in terra, in mare, nell'aria, venendo rinforzati eventualmente con armamento dagli alleati, e se necessario con aliquote o con intere unità alleate terrestri, o navali, o aviatorie.

Chiariscimi con qualche esempio il secondo sistema.

*Io* – Veramente prima di far ciò vorrei segnalarti gli inconvenienti del primo sistema, che ti sembra tanto ovvio e naturale solo perché è il più «sentimentale» e l'unico usato nelle guerre del passato. Ma ti accontento; ecco esempi del secondo sistema:

1. Proprio non ho il tempo necessario per sviluppare questo argomento, oggetto della vivace discussione che tento di trascrivere; epperò vorrei che la Direzione della Rivista Aeronautica pubblicasse queste righe tra quegli «spunti» i quali, istituiti come rubrica parecchi e parecchi mesi fa, sono stati allora alimentati dai lettori e collaboratori in misura assai esigua; altri approfondisca l'esame dei problemi qui accennati.



Tu sai quanto complesse siano divenute la *protezione* e la *difesa* vera e propria di un territorio e delle sue acque territoriali. Tralascio enumerare quanto concerne la *protezione*, ma per quanto concerne la *difesa vera e propria* cito sinteticamente soltanto:

- per la terra:  
le artiglierie contraeree, i razzi contraerei, le relative apparecchiature e organizzazioni radioelettriche che sono indispensabili ausiliarie delle armi predette.
- per il mare:  
(sempre restando nel concetto più restrittivo di difesa vera e propria): tutte le navi idonee alla guardia delle coste, allo sbarramento e al deminamento delle acque.
- per l'aria:  
l'aviazione da caccia.

Orbene, io assevero che se per ipotesi l'Italia assumesse, esclusivamente essa, e soltanto il compito della *difesa in senso ristretto* del proprio territorio, delle proprie acque territoriali e del proprio cielo, tale compito dovrebbe considerarsi così importante e così gravoso che lo assolverlo bene significherebbe:

- a) effettuare un concorso notevolissimo alla guerra comune della Coalizione, giacché gli altri coalizzati potrebbero con maggiore sicurezza utilizzare il nostro territorio come base operativa;
- b) impegnare tutti i *combattenti* che la nazione può reclutare, dato che un'altra grande parte dei cittadini d'ambo i sessi sarebbe assorbita dalle provvidenze di *protezione* e un'altra grande parte da quelle di *produzione*;
- c) impegnare tutta la potenzialità economica ed industriale della nazione;
- d) apportare un contributo di sangue più che soddisfacente ai fini morali: intendo dire alla solidarietà spirituale con gli alleati; perciò acquisire più che sufficienti, abbondanti, diritti a un trattamento onorevole di parità al termine della guerra.

*Lui* - Può darsi che tu abbia ragione, però mi hai portato un solo esempio; tu non tieni conto che molti animi prodi si sentirebbero umiliati se l'Italia assumesse soltanto un compito di *difesa in senso ristretto*.

Adducimi qualche esempio d'altro genere, e che possibilmente non abbia il difetto di incidere sul morale e sull'amor proprio dei combattenti.

*Io* - Addurre è facile, tanto più quanto più rigorosa, assoluta, fosse l'applicazione del sistema, che potrebbe

assimilarsi a quelli industriali di ripartizione del lavoro fra più officine ognuna specializzata in un ramo tecnico.

Si è mai visto un ingegnere o un fabbricante vergognarsi per aver assunto la produzione soltanto di cuscinetti a sfere, o di pompe di benzina, o di ammortizzatori oleopneumatici, sebbene siano solamente *parti* di macchine assai più complesse?

Dunque si porrebbero destinare i belligeranti italiani soltanto a combattere per esempio come carristi o soltanto come sommergibilisti, o soltanto come aerotrasportatori, e destinare le industrie italiane soltanto alla produzione degli armamenti inerenti a una delle suddette specializzazioni.

*Lui* - Tu non pensi alle difficoltà per inquadrare per esempio i carristi italiani nelle unità tattiche e strategiche della Coalizione.

*Io* - Non sono maggiori di quelle che si devono affrontare adottando il sistema opposto. Trovo stupido che un Paese qualsiasi, destinato a una guerra di coalizioni, e tanto più un Paese ridotto nelle condizioni dell'Italia, si sia accinto ad avere *tutte* e tre le Forze Armate, invece di sopprimerne almeno una (io direi la Marina) e in ogni forza armata avere *tutte* le Armi, Corpi e Specialità pensabili invece di sopprimerne il più possibile e affidarsi agli alleati per colmare le lacune. Facciamo pure il debito conto delle necessità peculiari all'inquadramento, al coordinamento, alla comprensione, all'amor proprio *autonomistico*, ma per carità di patria non facciamoci l'illusione di poter studiare, fabbricare, addestrare, adoperare, *tutto quanto* d'armamento e di relativi uomini d'arme occorrono in un settore dei teatri operativi, fosse pure il più piccolo *settore* concepibile.

*Lui* - Eppure è insopprimibile tale necessità di poter bastare a noi stessi, sia pure con gli armamenti provvedutici in anticipo dagli Alleati, nel totale del settore costituito dal nostro territorio e dalle relative acque territoriali. Basti pensare, per convincersene, che almeno all'inizio noi saremo soli ad affrontare l'urto.

*Io* - Dubito della previsione obiettiva. Dimmi dunque se credi davvero nella nostra capacità di agire come un antemurale, come un frangionde, a favore della detta coalizione occidentale, nella ipotesi che non sia essa ad iniziare le azioni belliche vere e proprie, ma a subirle.

*Lui* – L'ipotesi tua però non è obiettiva! comunque non capisco perché mi fai una domanda simile; giacché ammetterai che tutti i possibili armamenti ci verranno forniti dai coalizzati più doviziosi di noi, e che abbiamo cuore prode e intelligenza sveglia onde adoperarli.

*Io* – Lascia andare la retorica; tanto più che cuore ed intelligenza non bastano per adoperarli; credi che gli Italiani avranno l'univoca volontà di adoperarli?

*Lui* – Che vuoi significare? L'univoca volontà non si ebbe nella prima né nella seconda delle guerre europee.

*Io* – Nella seconda meno che nella prima, e nella terza sarà meno che nella seconda, perché il contenuto ideologico e mercantile in tali guerre è andato e andrà crescendo e il cemento nazionale (o nazionalistico, se tu preferisci dire così) è andato naturalmente diminuendo...

*Lui* – Ammetto; aggiungo che è venuto a mancare il cemento dinastico; che le autonomie regionali periferiche rendono i confini non più netti ma «sfocati»; che la inflazione dei giuramenti politici ha peggiorato il loro valore impegnativo delle coscienze: che dal 2 giugno 1946 in poi tra gli Italiani manca una maggioranza netta che trascini negli eventi decisivi la parte restante; che dopo gli sbandamenti di coscienza di questi ultimi sei anni, la coscrizione apparisce una costrizione tanto ai *destri* quanto ai *sinistri*; che il problema sociale si è accentuato, che le teoriche politico-economiche si sono inacerbite, che quella porca stampa autodetta «indipendente» ha nauseato con la sua difesa d'interessi particolaristici ben più della stampa esplicitamente partitica, cosicché molti giovani soldati hanno la sensazione di non voler combattere per la *patria dei ricchi*; come vedi sono edotto; tuttavia che vuoi concludere?

*Io* – La conclusione discende dalle tue premesse e concerne il grave rischio che al primo urto le nostre Forze Armate si sgretolino; non per scarsità di coraggio, ma per divergenze nelle volontà; tutto ciò fingono di ignorarlo, oltre a quei giornali «indipendenti» cui hai alluso, anche i *militari di professione*; ma costoro non per cattiveria, anzi per nobiltà di animo; ossia perché al loro spirito tradizionalista ripugna credere che il soldato rifiuterà di obbedire a qualsiasi ordine gli venga

dato (intendo qualsiasi il popolo che gli venga additato quale nemico).

*Lui* – «Fingere di credere» è tuttavia una severa espressione, non te la consento; se quello che tu affermi fosse vero, nei riguardi dei *militari di professione* nostrani, credi che sarebbe vero anche per i capi militari e i capi politici «occidentali», diciamo più precisamente «statunitensi», a riguardo delle nostre forze armate?

*Io* – Adesso passi tu nel «ruolo» d'interrogante? lascia a me per oggi questa briga socratica; noi non siamo qui per contendere, per polemizzare, per dar prova di virtuosismo dialettico; vogliamo tu ed io «ragionare» sugli eventi possibili e sul sistema da adottare, il più accorto affinché la Patria che tu ed io amiamo e che *non deve essere soltanto la patria dei ricchi*, esca dal prossimo cataclisma col minor danno. I ricchi non escono mai dalla guerra con danno, eccetto che essa concluda in un rivolgimento sociale; ma questo è proprio il caso che si presenta...

*Lui* – Conserva codeste tue lezioni politiche per una occasione diversa e rispondi alla mia domanda precedente, poi interrogherai tu: credi che gli Stati Uniti d'America prevedano lo sgretolamento delle nostre forze armate di fronte al nemico per moventi politici? Se lo credi, pensi che ciò nonostante le armeranno?

*Io* – Credo che essi lo prevedano; credo che tuttavia le armeranno, per la stessa illogicità per cui si è verificata durante l'ultimo ventennio la fornitura d'armi a possibili, anzi probabili nemici (anche a prescindere dallo spirito mercantile stile Zaharoff). Credo infine che a sgretolamento avvenuto essi recluteranno i relitti più o meno volontari per compiti prevalentemente di retrovia.

*Lui* – Per fare gli autisti o i mulattieri? Giacché non vorranno trasportare gli Italiani in America a lavorare nelle loro officine! No, no, ti abbandoni a pronostici troppo neri. Le nostre Forze Armate combatteranno nonostante la non univoca volontà politico-sociale dei loro componenti; per l'onore militare che è univoco; per non essere, dopo Caporetto e dopo l'8 Settembre 1943, accusate, per la terza volta, e ingiustamente come le prime due, di non aver avuto il coraggio sufficiente a combattere.

Combatteranno con le armi che avranno, vengano o non vengano dai nostri alleati; combatteranno

anche con le poche e inadeguate armi che potranno procurarsi con i propri mezzi economici ed industriali; combatteranno senza speranza, combatteranno per l'onore!

Combatteranno in terra, in mare, nell'aria; combatteranno con le armi contraerei; in aria combatteranno con i bombardieri, i cacciatori, gli assaltatori, i siluratori ed altre specialità aeree; in terra combatteranno con i fanti, i carristi, gli artiglieri, i genieri; in mare combatteranno con navi da battaglia e sommergibili, con incrociatori e con portaerei...

*Io* – Taci rétor a valanga! Codeste sono perorazioni adatte per una orazione all'antica; ormai gli eventi non sono più mossi dalle parole: non soltanto sei così credulo da contare che gli Alleati ci forniranno tutta la varietà se non la quantità di armamento possibile per tutte le varietà di armi corpi e specializzazioni, in terra, in mare, nell'aria! ma spingi la tua beata ingenuità fino ad ammettere che codesta varietà (sempre a prescindere dalla quantità) sia possibile procurarcela con i nostri mezzi nazionali!

Ascolta, te ne supplico. Considera quanto grave impresa tecnica, prima ancora che industriale ed economica, sia il provvedere armamento moderno (non dico ultramoderno) e come gli avvenimenti incalzino.

Ciò che mi spaventa in te, e in tutti quanti la pensano come te, non è soltanto il vostro *nutrire fiducia* nella saldezza anzi concordia ideologica dei combattenti italiani, non è soltanto il vostro considerare certe, tempestive, idonee e sufficienti le forniture militari (e alimentari! e d'altro genere) degli Alleati d'occidente

(bene o male che questa fatale inevitabile alleanza sia giudicata).

Ciò che mi spaventa è che a cuor leggero, militari di professione quale tu sei, si siano posti a ricostruire, a dare ordinamento alle forze armate, su basi concettuali del tutto simili a quelle che si adotterebbero se l'avversario da combattere (qualsiasi il giudizio sulla opportunità di avere quell'avversario) avesse una potenza paragonabile alla nostra, ossia come se fossimo ancora al 1914 o al 1940.

Meglio sarebbe che ci astenessimo da ogni belligeranza; se non possiamo farlo, limitiamoci alla difesa in senso ristretto. Se esistono *volenterosi* a favore delle ideologie e degli interessi mercantili occidentali, lasciamo che essi vengano reclutati, vestiti ed armati dagli occidentali, sia pure costituendo reparti omogenei per nazionalità; ma non coinvolgiamo la collettività italiana in una coscrizione per una cobelligeranza attiva (offensiva, non solo difensiva), per la quale è troppo probabile che le forze ideologiche agiscano come disgregatrici.

Non confondiamo le belle frasi sull'*onor militare* con la realtà concreta costituita dal pericolo che la collettività italiana (chiamata stirpe, nazione, stato, a seconda del punto di vista da cui ti poni) non *sopravviva*, giacché è davvero questione di sopravvivere.

*Lui* – Se anche tu avessi ragione, non saranno cotanti buone ragioni a mutare il corso degli eventi; vi sono forze sentimentali che trascinano ad agire in un senso determinato, anche se tutte le argomentazioni e deduzioni logiche suggerissero una condotta diversa.

## XVIII

### STRATEGIA NEL BOMBARDARE – LA VETUSTA POLEMICA DI NUOVO DIVAMPA ("Rivista Aeronautica", n. 3, marzo 1948; pseudonimo ALFIO MOLAZZA)

*M. riprende la polemica antidouhetiana con un succoso commento iniziale e con note alla sintesi del libro dell'ammiraglio inglese Dickens Bombing and Strategy – The fallacy of total war (douhetiana o severskiana – N.d.C.).*

*Le argomentazioni di M. questa volta sono semplici e non del tutto originali, ma efficaci: bisogna prendere atto che l'Italia non ha più la possibilità di disporre di*

*So bene che la Rivista Aeronautica è riluttante a pubblicare nella sua seconda parte (giacché nella prima, ossia degli articoli originali, essa accoglie obiettivamente ogni tesi) articoli in contrasto con le predilezioni della maggior parte degli aviatori in servizio, e so bene che a questi fin dalla più tenera infanzia fu insegnato che fuori del concetto della guerra aerea indipendente, integrale e totale, non vi è per l'arma aviatoria alcuna salvezza.*

*Senonché oggidi tali aviatori militari italiani possono proseguire a coltivare nel loro cuore questo idolo douhetiano e nello stesso tempo lasciar parlare coloro che pensano diversamente: e ciò per la deprecabile ma concreta ragione che l'Italia non può oggidi costruire una Aviazione del tipo douhetiano, ossia di grandi velivoli a grande raggio d'azione con grandi carichi offensivi destinati a grandi obiettivi, e... in quantità grande quanta ne occorre per raggiungere gli scopi.*

*Non può; e ciò non tanto perché le condizioni di armistizio glielo vietano, giacché gli S.U.N.A.<sup>1</sup> se facesse loro comodo potrebbero aiutarci a trovare una scappatoia; non tanto perché non abbiamo sufficienti quattrini per pagarcela, giacché gli S.U.N.A. sono nostri amici e di quattrini ne hanno tanti; quanto invece per*

*grandi bombardieri strategici; è possibile trovare un punto d'intesa che metta fine ai contrasti tra Forze Armate.*

*Per ragioni di spazio riproponiamo solo la parte iniziale del libro del Dickens, il quale intende dimostrare – al contrario dei seguaci di D. – i limiti del bombardamento strategico nell'ultima guerra.*

(F. B.)

*ché... gli Stati Uniti Nord America se credono che un'Aviazione Douhetiana (loro possono dire Severskyana) sia necessaria, se la procurano e adoperano per loro conto, e non mettono così grossi giocattoli in mano a popoli piccini (piccini geograficamente s'intende, giacché, diceva il poeta di Monsummano... «eravamo grandi e là non eran nati»).*

*Comunque, siamo o non siamo eredi dei grandi Romani, dobbiamo rinunciare a grandi velivoli eccetera, e i nostalgici della grandezza debbono mettere la sordina alla loro magnanimità, magniloquenza od anche megalomania.*

*Io mi dolgo come ogni altro Italiano che questa limitazione sia coercitiva e non liberamente eletta, ma dal momento che essa esiste, riconosco che le vie della Provvidenza sono infinite, per ricondurre l'uomo alla saggia moderazione e alla prudente ragionevolezza.*

*Ossia mi compiaccio che la situazione possa indurre a meditare le argomentazioni dei contraddittori, giacché da tale condiscendenza non v'è nulla da rimettere. I quadri organici in particolare non subiranno quelle contrazioni anziché espansioni che taluni douhetiani d'allora deploravano come un impedimento a diventare presto Generale d'Armata Aerea (e naturalmente impedendo di ascendere a chi la pensasse diversamente).*

*Venendo al sodo, ho avuto occasione di vedere in mano ad un brillante collega un suo ampio riassunto d'un libro:*

1. Scrivo S.U.N.A. e Stati Uniti Nord America, perché nei vari Stati Uniti del Sud America si giudica che la dizione ora in uso è troppo... esclusivista.



– «Bombing and strategy» *The fallacy of total war*, autore Admiral Sir Gerald Dickens<sup>2</sup>; me ne sono impadronito un po' con la persuasione un po' con la sua indulgenza, ed ora chiedo alla Rivista Aeronautica di pubblicare questa mia paginetta che vale da recensione, e tutto il riassunto che è eloquente da sé stesso.

Lungi da me il concordare totalmente nelle argomentazioni del combattivo Autore del libro, ma concordo abbastanza nella sua tesi; sicché riporto qui anche argomentazioni sue che io giudico errate e peggio tendenziose, per dimostrare ai lettori che il nocciolo della questione non sta nella tesi, ma nei retropensieri, talvolta, di chi la sostiene, cosicché dà buon gioco ai sostenitori della tesi opposta che si ribellano alla tendenziosità e perseverano (anche essi ohimè talvolta con più o meno retropensieri) nelle loro opinioni.

Dicevo giorni fa ad un illustre Ammiraglio italiano (che deplorava la polemica cui la Rivista Aeronautica dà troppa ospitalità sulla questione di Gaudio e Matapan): siamo gli uni nauseati dei retropensieri degli altri nello argomentare, eppure ci vorrebbe così poco per definire un concreto realizzabile mediante un piccolo Decreto che garantissero gli amor propri e gli interessi collettivi e privati di ciascuna delle tre forze armate. Ma chi farà tacere i discutitori?

Ne convenne, e concludemmo con l'auspicare una Autorità deliberante; lui però nostalgico di un ritorno, io ansioso di un avvenimento.

Ma non vorrei essere frainteso; la mia tesi (sebbene al lettore non importi nulla) è la necessità, almeno per l'Italia, della totale disponibilità dell'Arma Aerea per la cooperazione con le altre due Forze Armate, ferma restando l'assoluta unità organica dell'arma aerea stessa; invece l'Ammiraglio Dickens tra l'altro ammette l'esistenza di un'arma aerea autonoma, purché ne esista una per l'esercito, e una per la marina; qui si scopre il macchiavello!

Resta fuori tema l'impiego della bomba atomica. Ma noi, l'abbiamo in magazzino? E perché vogliamo prenderci il dottrinario gusto di discuterne insieme al resto del problema?

L'autore del libro qui recensito dedica alla bomba atomica il VII capitolo; ma ci si accorge subito che scivola sull'argomento come sopra una buccia di cocomero e con le stesse conseguenze; perciò ho stralciato dal riassunto

quel capitolo e il seguente che espone «considerazioni morali» e l'ho passato a un mio amico cui la cosa interessa assai, e ne scriverà forse su queste pagine.

## QUELLA NUOVA DOTTRINA STRATEGICA

Con l'avvento dell'Arma Aerea è sorta una nuova dottrina strategica, secondo cui la vittoria, piuttosto che distruggendo le forze combattenti dell'avversario, può essere più rapidamente ed economicamente conseguita attaccandone i centri industriali e demografici; questa nuova forma di guerra è stata battezzata con diversi nomi: guerra di zone, guerra dei nervi, bombardamento strategico, ecc.

L'Autore si propone dimostrare che l'avvento della nuova arma non compromette la validità dei vecchi principî e che, al contrario, la nuova teoria è militarmente errata in quanto contrasta con la concentrazione dei mezzi tanto in offesa che in difesa, e nel caso specifico di una nazione marinara come la nostra (Inghilterra), essa può essere terribilmente pericolosa per la sicurezza del paese; che infine, lungi dall'abbreviare la durata del conflitto, ritarda il raggiungimento della vittoria.

La tendenza a bombardare città e centri di produzione si rivelò fin dall'ultimo periodo della guerra 1914-18, quando l'attuale Lord Trenchard approntò una massa di bombardieri Handley Page per bombardare Berlino, nella convinzione che ciò avrebbe abbreviato il conflitto: in realtà la fondatezza di questa convinzione non poté essere provata, perché la Germania crollò prima che tale offensiva aerea venisse sferrata.

Nel 1926, allorché fu creato il Collegio della Difesa Imperiale, i membri appartenenti all'Aviazione furono esortati dal proprio Stato Maggiore a sostenere l'autonomia della guerra aerea, nonostante che molti di essi non condividessero integralmente questa idea.

Per effetto di questo orientamento dottrinario, nel 1939 l'esercito non aveva aviazione propria, né poteva fare assegnamento su alcuna aliquota della R.A.F. opportunamente addestrata e messa a disposizione delle forze terrestri; la Marina disponeva unicamente dei pochi velivoli imbarcati e per quanto riguarda l'impiego di aerei dislocati su basi terrestri, poteva solo rivolgersi al minuscolo Coastal Command, che era completamente dipendente dal Ministero dell'Aria e che rappresentava la Cenerentola della R.A.F.

Del resto, lo stesso impiego dell'Arma Aerea fu dannosamente influenzato da questo orientamento: la

2. Vedi a pag. 190 le note bibliografiche. Vedere nel n. 2 del 1948 di questa Rivista, una recensione del libro stesso, riportata da «Aeroplano».

scarsità di mezzi che si dovè lamentare nella battaglia di Inghilterra, in Olanda, in Francia, in Grecia, a Creta, Malta, Singapore, fu causata principalmente dal fatto che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva ritenuto opportuno di impiegare la maggior parte delle forze aeree disponibili in operazioni contro i centri di produzione dell'avversario.

## IL TECNICO E LA STRATEGIA

Allorché si fece strada la nuova dottrina, lo Stato Maggiore e il Governo subirono l'influenza dei numerosi entusiasti, i quali per quanto animati dalle migliori intenzioni e in possesso di grande talento tecnico, non erano di certo dei buoni strateghi. Questi erano trascinati dall'idea della enorme potenza dell'arma aerea, ma non erano dotati di sufficiente equilibrio per rendersi conto che l'arma aerea era soltanto un altro fattore del potere militare di un paese e che gli eserciti e la flotta sarebbero stati necessari come sempre.

Questi entusiasti pensavano che contro l'attacco aereo non vi potesse essere sufficiente difesa e che quindi il solo mezzo per sconfiggere l'aviazione avversaria fosse di colpire le fonti di produzione del nemico con offese maggiori di quanto essa potesse arrecare a noi; essi non tennero sufficientemente conto del potere difensivo, oltre che offensivo, dell'arma aerea, la quale, se correttamente impiegata, avrebbe potuto ristabilire la critica situazione creata dall'attacco di potenti forze aeree nemiche; infine, essi non prevedero che la scienza, se pure lentamente, avrebbe permesso di creare delle armi difensive che avrebbero contenuto nei limiti tollerabili gli effetti della offesa aerea.

Fra gli scrittori che in Inghilterra ebbero maggior influenza sull'affermarsi della nuova dottrina furono il Brigadiere Generale Groves e il Maggiore Seversky, il primo col libro «Dietro la cortina di fumo», l'altro con «Vittoria mediante l'Aviazione».

Il Groves, nel suo libro sull'onnipotenza dell'Aviazione e sulla strategia che avrebbe dovuto essere adottata dalla R.A.F. afferma in sostanza che:

- a) l'Aviazione nemica renderà, in avvenire, praticamente impossibili i movimenti marittimi e terrestri;
- b) le nostre città saranno in breve tempo distrutte dall'offesa aerea, contro cui non vi sarà alcuna difesa efficace: tutto quanto potremo fare noi, sarà di distruggere a nostra volta le città e la popolazione dell'avversario;

c) fino a che marina ed esercito esisteranno, essi dovranno essere considerati di importanza secondaria rispetto all'aviazione e dovranno essere ridotti nella misura necessaria al potenziamento dell'arma aerea.

Tra l'altro, sia il Groves che altri della sua idea non attribuivano alcuna utile funzione all'aviazione della flotta e ne auspicavano l'assorbimento da parte della R.A.F.

Egli era influenzato, nel negare la utilità delle forze di terra, dalle enormi perdite subite dagli eserciti in Francia nella guerra 1914-18. Ma le cause principali di tali gravi perdite furono che, specialmente all'inizio, sia noi che i francesi eravamo miseramente impreparati e che solo verso la fine del conflitto potemmo disporre di forze sufficienti a conseguire vittorie decisive, e che alcuni dei nostri generali mancarono di immaginazione e adottarono una strategia e una tattica di pessima qualità.

D'altronde, nell'ultima guerra, in cui pure si è fatto larghissimo uso dell'arma aerea, le perdite sono state ugualmente assai gravi; specie se si considerano oltre alle perdite militari britanniche, quelle alleate, specialmente dei russi, e le enormi perdite della popolazione civile. Inoltre, le minori perdite britanniche trovano spiegazione non solo nella migliore condotta della guerra da parte dei nostri generali, ma principalmente nel fatto che il peso maggiore dell'offensiva terrestre tedesca fu sopportato dai russi.

Il fatto sta che l'arma aerea è solo un mezzo di offesa che si aggiunge agli altri ed è quindi logico che più sono le armi, maggiore è la distruzione che esse provocano.

Ma, sebbene la curva della superiorità dell'arma aerea sulle armi di superficie si sia di molto appiattita, non è da credere che la sua offesa si possa prendere alla leggera. Noi siamo però riusciti a creare dei mezzi di difesa che garantiscono una sufficiente protezione al nostro territorio, alle nostre forze di terra e alle nostre comunicazioni marittime. Gran parte di questa protezione consiste nell'appropriato impiego delle nostre forze aeree; altra gran parte della difesa contraerea è nei congegni che ne guidano il tiro. È ormai passato il tempo in cui la *Repulse* e la *Prince of Wales* potevano citarsi come terribili esempi della vulnerabilità delle navi da battaglia all'attacco aereo; dette navi erano poco fornite dei mezzi difensivi che già allora esistevano; non disponevano di aerei da caccia e non erano neanche accompagnate dalle normali unità di superficie destinate a proteggerle. Qualcuno non si rende conto, forse, degli

enormi progressi compiuti dalla flotta in fatto di difesa ed offesa aerea.

Grazie ad un concreto impiego dei propri mezzi aeronavali, la Marina statunitense poté condurre una lunga campagna in acque comprese nel raggio d'azione di molte forze aeree nemiche basate sulla terraferma.

Ma torniamo ai nostri strateghi dilettanti.

Il Seversky, nel 1° capitolo del suo libro, apparso nel 1942, cita la influenza decisiva del fattore aereo nella campagna di Hitler contro la Polonia. Ma tale influenza non fu forse dovuta al fatto che i Paesi attaccati dai tedeschi erano praticamente senza aviazione e che la loro contraerea era assai poco efficiente? Più tardi, anche noi fummo soverchiati numericamente dall'aviazione nemica e se i nostri aviatori e i nostri velivoli non fossero stati assolutamente di prim'ordine, la Luftwaffe ci avrebbe dominati ben presto.

Ma, secondo il Seversky, è senza discussione che l'aviazione ha trasformato il concetto tradizionale della strategia e della tattica. Invece la discussione c'è, e nessun competente ammetterà per un solo istante che il concetto tradizionale della strategia sia stato minimamente alterato.

Qual è infatti il concetto tradizionale? Battere il nemico concentrando, sempre che sarà possibile, una massa maggiore contro una minore; assicurare la protezione dei fianchi e delle vie di comunicazione; possedere maggiore mobilità dell'avversario; realizzare in qualsiasi modo la sorpresa; studiare la maniera più economica di disporre le proprie forze; dare preminenza all'offensiva e, non ultimo, attenersi al proprio obiettivo in ogni operazione, piccola o grande che sia. Naturalmente, l'obiettivo saranno sempre le forze armate nemiche, poiché sono esse che detengono le armi che fanno danno; eliminate che esse siano, le loro armi saranno inutilizzate.

I principî sopra elencati debbono entrare in tutti i calcoli strategici e tattici; essi sono come elementi chimici fondamentali, dei quali non si può fare a meno, sebbene se ne possano variare le reciproche proporzioni. Il genio guerresco sta appunto nel definire correttamente queste proporzioni.

Chi dimentica un elemento o due nell'eccitazione di maneggiare un'arma nuova non è un buon stratega. Diffidiamo quindi dei riformatori come Seversky: egli confonde il mezzo con lo scopo; l'astratto, l'imponderabile, lo psicologico non lo interessano e l'Arte della Guerra è per lui un libro chiuso. Ma quando ha a che fare con macchine, potenze motrici, leve e interruttori, la sua immaginazione si eccita. Il suo cer-

vello va su di giri appena vede la possibilità di una esplosione più grossa della precedente: non importa dove, purché faccia un bel boato e provochi una distruzione enorme. Almeno, questa è l'impressione che egli dà: il trionfo della materia sullo spirito.

Tutto preso dal suo quadro di velivoli sempre più grandi e potenti, il Seversky dice «Dobbiamo dunque pensare al dominio dell'intero oceano aereo, piuttosto che alle antiquate immagini di «fronti» e «linee». Quando avremo liberato la nostra mente dai legami dei tradizionali concetti militari, non ci preoccuperemo più di conquistare e mantenere dei punti intermedi e di occupare lentamente determinate superfici di terreno. Disgraziatamente, la antiquata mentalità militare, congelata nella tradizione e nelle immutabili premesse, è fisicamente incapace di elevarsi a sufficienza al di sopra della superficie per vedere la guerra moderna secondo questa più ampia prospettiva. La potenza aerea di domani, soppiantando la potenza marittima di ieri, non può essere concepita da gente dall'immaginazione anchilosata».

Tuttavia, la mente antiquata, congelata e anchilosata del militare vecchio stile poteva osservare nel 1942, quando il Seversky pubblicò il suo libro, che mentre le aviazioni britannica e americana avevano cominciato a bombardare a loro piacimento e in grande stile le città e i centri industriali della Germania, gli eserciti di questa continuavano a combattere gagliardamente, e la guerra non accennava a durare meno della guerra precedente: e che, ancora a sei anni quasi dall'inizio del conflitto, nonostante i terribili colpi ricevuti, le fabbriche tedesche producevano un ingente numero di carri armati (più potenti dei nostri), l'industria tedesca era più progredita della nostra in fatto di aerei a reazione e produceva grandi quantità di armi completamente nuove, quali i siluri volanti e le bombe razzo, e un complesso di altri materiali ottimi e numerosi come sempre. E si accorgeva come, nonostante tutte le nuove teorie, la nostra principale preoccupazione, ancora dopo gran tempo dall'inizio della guerra, era la sicurezza: sicurezza per le nostre forze, per il nostro traffico marittimo, i nostri territori e possedimenti; e che tale sicurezza non la si conseguiva bombardando le fabbriche e le popolazioni tedesche; che per poco noi non avevamo subito la sconfitta sul mare, perché, allo scoppio della guerra, gli strateghi dell'aria, perseguendo la politica della autonomia, non avevano visto la necessità di gettare tutti i possibili mezzi aerei nella lotta contro i sommergibili, magari a detrimento del bombardamento strategico.



Vedeva inoltre come gli stessi tedeschi, dopo l'infuocato sforzo di bombardare l'Inghilterra, impiegavano la massa principale della loro Aviazione in appoggio dei propri eserciti (così come facevano invariabilmente i russi), riconoscendo che gli attacchi aerei in grande stile contro il nostro paese erano troppo costosi e che un prezzo così alto poteva essere accettato soltanto in operazioni di appoggio diretto delle forze terrestri.

Vedeva poi che, con buona pace di Seversky, i fronti e le linee si formavano nel solito, vecchio modo; che gli eserciti erano più grandi che mai, e che le navi, in gran numero, tanto per il combattimento che per il trasporto, erano tanto necessarie quanto erano sempre state.

Vedeva in conclusione che, dopo tutto, era stato possibile trovare una difesa sufficiente contro la nuova forma di attacco, e che, d'altra parte, eserciti e navi, pur sempre essenziali, non potevano fare a meno dell'arma aerea e, infine, che per salvare il paese dalla distruzione non era sufficiente rispondere ai bombardamenti con bombardamenti e che era assolutamente indispensabile l'invasione del territorio nemico, effettuata da tutte le armi.

V'era poi stato, naturalmente, il Douhet col suo «Dominio dell'Aria», comparso nel 1921: un altro significativo esempio di mente tecnica ipnotizzata dalla macchina e quindi incapace di comprendere che questa macchina non era che un altro mezzo per quello stesso scopo, che esisteva prima che essa fosse inventata.

#### SULLA STRATEGIA INGLESE

I popoli e i governi dell'Impero britannico sono stati per lungo tempo alieni da propositi aggressivi nei riguardi di altri paesi e, in tempo di pace, hanno mostrato scarso interessamento per il mantenimento in efficienza dei propri armamenti.

Cosicché, ogni guerra che scoppia ci trova impreparati: l'avversario dispone sempre di armi e mezzi che noi abbiamo ancora allo studio o in esperimento, e ciò per la deficienza del nostro servizio informazioni.

Prima dell'ultima guerra, il nostro Servizio Segreto, pur così importante, era del tutto inadeguato, a causa della scarsità di fondi.

Cosicché, l'Inghilterra, allo scoppio di una guerra, si trova di solito costretta alla difensiva, spesso a una disperata difensiva.

Stando così le cose, la nostra strategia iniziale deve essere tale da garantire la sicurezza di quelle cose delle

quali non possiamo far senza, cioè del nostro territorio e delle nostre comunicazioni marittime.

Tanto essenziale è l'importanza delle nostre comunicazioni marittime, che è ovvio come ogni arma che sia idonea a difenderla debba essere impiegata nella lotta per la loro sicurezza. La nuova dottrina strategica aveva stabilito invece che la parte principale delle nostre forze aeree dovesse essere impiegata per bombardare il territorio nemico. Senza dubbio, notevoli danni furono provocati alla Germania dai bombardamenti, ma l'Alto Comando tedesco dovette ben consolarsi nel vedere le nostre perdite marittime salire a cifre impressionanti e la nostra linfa vitale esaurirsi rapidamente.

Ma allorché, finalmente, un gran numero di velivoli fu gettato nella guerra sul mare, l'effetto venne risentito immediatamente e, in tempo relativamente breve, le nostre forze aeree e navali insieme riuscirono a contenere gli attacchi tedeschi: tanto importante è l'aereo nella guerra marittima, tanto poderosa è l'arma aeronavale.

Analogamente in terra, la sicurezza delle nostre truppe sparse per il mondo era compromessa: i loro compiti erano direttamente connessi con la difesa delle nostre comunicazioni marittime, ma le forze aeree assegnate loro per tali compiti essenziali furono per lungo tempo trascurabili; così Malta fu quasi perduta, Malacca fu perduta per deficienza di potere marittimo e per assoluta assenza di potere aereo. È vero che eravamo poveri in aria quanto in mare e in terra, ma appunto per questo sarebbe stata necessaria la concentrazione di tutte le forze per il conseguimento dell'unico scopo, cioè per la sicurezza di certe cose essenziali.

Qualche aviatore può obiettare che non era possibile fornire un più diretto aiuto alle altre Forze Armate, perché gran parte dei velivoli non erano di tipo adatto ad una efficace cooperazione, cosicché era più conveniente impiegarli nel bombardare le città, che non tentando di far fare loro quello per cui non erano stati costruiti. Ma se l'Aviazione non si fosse indirizzata verso una strategia autonoma, avremmo potuto disporre di una forza aerea di caratteristiche più elastiche idonea a cooperare strettamente, sin dall'inizio della guerra, con l'esercito e la marina, concentrandosi nel perseguimento dello scopo vitale.

Non si vuole affatto sostenere che durante la guerra non avrebbe dovuto effettuarsi alcun bombardamento strategico. Non v'è alcun dubbio che questa forma di attacco può, come fece in effetti, causare



gravi danni e perdite al nemico, ed è ovvio che in certi periodi e in certe circostanze, simili attacchi siano pienamente giustificati. Essi rappresentano però, nella maggioranza dei casi, uno sforzo eccentrico e che può produrre i suoi effetti solo a scadenza più o meno lontana. Non sono quindi ammissibili quando contrastano, anche in lieve misura, con la concentrazione di tutti i mezzi per scongiurare un disastro od anche per lanciare un'offensiva destinata a condurre alla vittoria. Essi sono un peccato contro la concentrazione e l'economia delle forze, cioè contro quel «reciproco appoggio» che fu il segreto dei grandi trionfi di Nelson. Che le nostre forze aeree messe a disposizione delle forze di terra e di mare abbiano cooperato con la massima dedizione, non è neppure lontanamente messo in dubbio: non si fa questione di ciò. La questione è che se fin dal principio – cioè fin da prima della guerra, nella fase di preparazione – fosse stata data la precedenza a un fine comune, le marine e gli eserciti alleati non sarebbero stati così gravemente logorati, si sarebbe perduto meno terreno e meno materiale, e il nemico sarebbe stato colpito in punti più vitali e più accessibili.

Concludendo, nella prima metà della guerra, noi dovevamo combattere con tutti i mezzi per la sicurezza nostra e dei nostri alleati: ogni velivolo avrebbe dovuto essere gettato nella lotta per il conseguimento di questo fine immediato: la sicurezza. Ci sarebbe stato tempo a bombardare la Ruhr e Berlino quando avessimo soddisfatto questa necessità difensiva fondamentale.

Anche nell'ultima fase della guerra, allorché eravamo passati dovunque all'offensiva, la maggior parte dei nostri mezzi aerei sarebbe stata necessaria per cooperare direttamente con le altre armi, in modo da compiere l'opera economicamente. Nel periodo intermedio la situazione non è altrettanto chiara, tuttavia è certo che, sebbene non vi siano state per lungo tempo operazioni terrestri britanniche sul continente, le vitali esigenze marittime, tanto in patria che oltremare, richiedevano l'uso esclusivo di una larga parte delle nostre forze aeree.

L'aver messo in rilievo l'importanza della sicurezza, non deve essere interpretato come una tendenza a rinchiudersi nella difensiva e lasciare l'iniziativa al nemico: qui si tratta naturalmente di difensiva strategica, che deve essere integrata da ogni possibile azione offensiva tattica. Tale difensiva strategica ci porrà nelle migliori condizioni per passare al più presto all'offensiva: è solo il preludio all'offensiva e alla vittoria.

## OBIETTIVI MILITARI E NON MILITARI

Il bombardamento dei centri di produzione e dei centri nervosi di un paese non ha dato l'effetto che si sperava sul morale delle popolazioni: e ciò vale tanto per noi quanto per la Germania. Come il nostro morale non era stato scosso dai poderosi bombardamenti, così non poteva esserlo quello dei tedeschi. E ciò perché un popolo non abbandona la partita fino a che le proprie Forze Armate non sono irrimediabilmente sconfitte. Le allettanti scorciatoie verso la vittoria devono essere evitate, a meno di non essere certi che esse conducano chiaramente e direttamente allo scopo.

Le operazioni aeree offensive durante la recente guerra furono arbitrariamente classificate come «strategiche» e «tattiche». Per operazioni tattiche si intendevano quelle in appoggio alle forze di superficie, mentre quelle strategiche erano effettuate contro obiettivi industriali e militari lontani dal fronte.

Ora, il termine «strategico» è stato molte volte usato poco correttamente: non è detto infatti che un obiettivo non sia tattico solo perché è ubicato a considerevole distanza dal fronte. Può darsi benissimo che dette azioni aeree contro obiettivi militari lontani siano azioni puramente tattiche; per esempio attacchi contro basi aeree, vie di comunicazione militari, depositi combustibili i quali servano direttamente il fronte.

Non è mai stato e non sarà mai possibile tracciare una separazione chiara e rigida tra lo strategico e il tattico: cosicché la ripartizione delle forze aeree alleate in raggruppamenti strategici e raggruppamenti tattici condusse spesso a degli equivoci.

Inoltre, quando è che un obiettivo diventa «militare»? Anche qui, una mancanza di accurato discernimento può condurre a decisioni avventate. Qualcuno potrebbe ragionare così: *tutto*, in territorio nemico, riveste una qualche importanza militare, diamo quindi un colpo, a turno, a tutti i possibili bersagli, dai carretti che portano i maiali al mercato, fino alle popolose città in cui molti abitanti lavorano in un modo o nell'altro per la macchina militare. Siamo, cioè, «strategici» ad oltranza e speriamo in Dio. Quale balorda strategia!

Si può obiettare che gli attacchi aerei tedeschi contro le città inglesi furono spesso un duro colpo al nostro sforzo bellico e che quindi la stessa cosa vale nei confronti dei nostri attacchi contro le città tedesche. Per questa obiezione vi sono due risposte: la prima è che gran parte dei bombardamenti tedeschi

sull'Inghilterra fu uno spreco di energie e di tempo, così come lo furono spesso i nostri bombardamenti sulla Germania; la seconda è che, mentre la nostra isola è molto piccola e costituisce il cuore del potere marittimo dell'Impero (al quale siamo interamente legati per la nostra quotidiana esistenza fisica e militare, cosicché un danno arrecato ad uno dei nostri pochi grandi porti, alle nostre comunicazioni interne, o alle città industriali, prova l'indebolimento del nostro potere marittimo, con un effetto che si può ripercuotere immediatamente sui vari fronti), le potenze continentali dispongono di un territorio più vasto, le loro città e industrie sono disseminate su una superficie assai più vasta e, infine, non sono legate, per la loro esistenza, alle comunicazioni marittime.

Ciò vuol dire che non si possono indifferentemente applicare gli stessi criteri offensivi a noi e ai paesi continentali.

#### L'ARMA AEREA E LO «SCOPO COMUNE»

Abbiamo visto come, nell'ultima guerra, la «sicurezza» avrebbe dovuto essere la base del nostro piano strategico e come fosse compito di tutte le armi il conseguirla. Abbiamo anche visto come l'Aviazione non si sia attenuta completamente a questo principio: vediamo ora più da vicino quale avrebbe potuto essere il ruolo dell'arma aerea in questo compito comune a tutte le armi.

Il pericolo principale per il territorio del Regno Unito era rappresentato dall'Aviazione tedesca: questo era pienamente compreso, ma sembra non fosse altrettanto compreso come essa costituisse una minaccia per il nostro potere marittimo. L'arma principale per difendersi dall'Aviazione tedesca e successivamente sconfiggerla era costituita dalla nostra Aviazione, alla quale tuttavia Esercito e Marina potevano dare un sostanziale aiuto, questa arrestando i rifornimenti marittimi della Germania, quello vietando ai tedeschi il possesso di basi aeree sul continente. È chiaro quindi che le nostre forze aeree avrebbero dovuto anzitutto contenere e poi sconfiggere le forze aeree nemiche. Questo problema strategico è simile a quello che si è sempre presentato alla Marina, la quale lo ha risolto mantenendo la flotta in punti dai quali avrebbe potuto facilmente colpire le forze nemiche qualora queste avessero preso il mare.

Non so quanto da vicino un'Aviazione possa seguire questo principio, ma è chiaro, comunque, che lo scopo di un'Aviazione deve essere la completa padro-

nanza del cielo, anzitutto nelle zone vitali e quindi dovunque. Ora la domanda è questa: questa padronanza può essere meglio conseguita attaccando ininterrottamente i velivoli nemici, sia sul mare che su terra, nelle loro basi ed aeroporti, nei loro rifornimenti immediati, oppure dovrà lo sforzo essere del tutto o in parte rivolto al bombardamento delle fabbriche che costruiscono i futuri velivoli, o parti di essi, o delle loro lontane sorgenti di rifornimento?

Così come sul mare l'eliminazione della flotta nemica richiede tempo, non sarà mai compito sbrigativo per una aviazione conquistare l'assoluto dominio del cielo; nel frattempo, perciò, deve esser fatto tutto il possibile per assicurare la massima protezione di quello che è fondamentale per la sicurezza del paese e per creare una forza aerea capace di distruggere la potenza aerea nemica.

La difesa del territorio britannico contro i bombardamenti è affidata all'artiglieria contraerea e alla R.A.F.; il controllo delle comunicazioni marittime è condiviso dalla Marina, dalla R.A.F. e dall'Esercito; ognuno di essi ha una parte indispensabile e non vi saranno mai troppi aeroplani per la difesa del naviglio, data la vastità delle zone in cui esso è vulnerabile. Durante la battaglia dell'Atlantico, quasi la metà dei sommergibili nemici fu affondata dagli aerei. Se si riconoscerà la suprema importanza del dominio del mare, una più larga aliquota della R.A.F. sarà designata e addestrata per il cosiddetto Comando Costiero; la soluzione più logica sarebbe, beninteso, quella di passare i compiti del Comando Costiero all'Aviazione navale. Ma anche se ciò fosse fatto, i servizi della R.A.F. sarebbero ugualmente richiesti spesso, non solo sul mare, ma per l'eliminazione delle basi marittime ed aeree nemiche che minacciano il nostro traffico e i nostri porti, nonché per la difesa di quei porti che sono gli anelli vitali della nostra catena di controllo marittimo.

Quanto poi alle necessità delle nostre forze terrestri, il fatto che, nella prima fase di una guerra, esse siano numericamente piccole, non significa che le loro esigenze nei riguardi dell'arma aerea non siano di primaria importanza: anzi, l'arma aerea deve fare del tutto per compensare la nostra debolezza terrestre, per accrescere la potenza offensiva delle nostre truppe, la loro sicurezza, le loro informazioni e fornendo nella maggior misura il trasporto per la loro sussistenza, il loro rifornimento e le loro necessità sanitarie. Dato che quest'ultima funzione non era stata presa in seria considerazione fino a che la guerra non si

trovò ad uno stadio avanzato, – presi come eravamo dall'ossessione del bombardamento strategico – fummo per molto tempo tributari degli americani in fatto di aviotrasporti e gli sbarchi aerei erano ancora in fase sperimentale quando finalmente potemmo tentare tale forma di aerocooperazione.

È naturale che alcuni aviatori, ed anche dei civili, abbiano la sensazione che il critico militare o navale, per quanto obiettivo, possa essere inconsciamente propenso a subordinare i compiti dell'arma aerea a quelli delle armi terrestri e navali. V'è anche gente convinta che le armi più anziane ospitano individui gelosi della nuova arma venuta alla ribalta così rapidamente ed a cui dovrebbero sentirsi tanto indebitati. Ma quegli stati d'animo sono certamente passati e possiamo tutti discutere i compiti dell'arma aerea obiettivamente e, con quel cameratismo forgiato nel crogiuolo della guerra.

È ovvio che ciascuna delle tre Forze Armate è indispensabile, e che lo scopo ultimo di ciascuna è il medesimo. Perché il dominio dell'aria è tanto importante? Perché esso è indispensabile per creare quelle condizioni di cui un paese abbisogna per vincere la guerra: sicurezza del territorio, sicurezza delle vie di comunicazione marittime, terrestri ed aeree, interdizione di tali vie all'avversario ed infine possibilità di invadere il territorio nemico. Questo è lo stesso scopo per cui combattono l'Esercito e la Marina, ma non sarebbe giustificato pensare che, siccome le azioni aeree si effettuano per conseguire obiettivi territoriali e marittimi, l'Arma Aerea ha solo un compito sussidiario. Il suo ruolo è tanto sussidiario quanto quello della Marina e dell'Esercito; *in conclusione ciascuna forza armata è sussidiaria*. Ci pare anzi che il compito della aviazione sia tanto grande quanto quello che si può affidare a qualsiasi altra Arma, e per questo non v'è dubbio che la R.A.F. debba sempre rimanere una Forza Armata separata; ma da parte sua essa non deve opporsi a che tanto l'Esercito quanto la Marina abbiano direttamente i propri mezzi aerei: si tratta semplicemente di una convenienza pratica. Tra parentesi, anche la R.A.F. ha visto la necessità di mantenere il proprio «reggimento aereo».

All'idea che la strategia ortodossa faccia dell'Aviazione una semplice appendice delle marine e degli eserciti, nessuna migliore risposta di quella data dal Commodoro dell'Aria Lachlan Mac Lean in una lettera al «Times» in data 30 settembre 1944, in cui concludeva: «condivido fervidamente la speranza che noi sapremo equilibrare l'entità delle tre Forze Armate: ma

l'atto pratico del bilanciamento sarà vano se non ci rendiamo conto che le tre Armi sono un tutto unico, che nessuna è più grande delle altre, che ciascuna è legata all'altra e che tutte insieme formano un solo complesso».

Secondo questo sentimento tutti gli aviatori agirono lealmente durante la guerra, ogni volta che le tre Forze Armate operarono insieme.

L'obiezione che qui si muove è che non vi è nessuna operazione o campagna terrestre o navale, che non richieda un notevole concorso aereo, il che equivale a dire che il bombardamento su larga scala di obiettivi non militari può essere effettuato solo in rare occasioni e solo se le nostre forze aeree sono largamente preponderanti. Soltanto la cordiale, reciproca integrazione delle tre Forze Armate ci può dare la sicurezza di cui abbiamo bisogno, la stabilità del fronte e la possibilità di sferrare, infine, il poderoso colpo offensivo.

Consideriamo un altro aspetto della questione. Il bombardamento dei centri di produzione e di altri obiettivi non militari significa non solo che una grande proporzione di velivoli è sottratta alla cooperazione con l'Esercito e la Marina, ma anche che la produzione dei tipi di aereo destinati al bombardamento strategico riduce notevolmente la produzione dei mezzi necessari alle operazioni combinate contro le forze nemiche.

Inoltre, sempre che si escluda l'impiego della bomba atomica, il bombardamento sarà in gran parte sprecato, visto che molte fabbriche, magazzini e depositi verranno sistemati sotto terra o comunque ben protetti e mascherati.

A questo riguardo è bene ricordare le relazioni inglesi e americane dove si afferma che il danno prodotto alle fabbriche tedesche fu piccolo in confronto allo sforzo fatto contro di esse, che la loro produzione crebbe fino al 1944, e che infine i quattro quinti degli stabilimenti rimasero in efficienza fino alla fine della guerra.

Un altro punto controverso è il seguente. Il bombardamento strategico provoca enormi distruzioni ai fabbricati, agli impianti idrici, d'illuminazione e di fognatura... A parte il fatto che i tedeschi e i giapponesi meritavano pienamente di essere ripagati con la loro stessa moneta, tanta distruzione arrecò spesso seri inconvenienti alle nostre stesse truppe (costrette a sistemare i propri Comandi e servizi in edifici ridotti ad ammasso di rovine) e talvolta ritardate nella loro avanzata dalle stesse macerie che erano diventate per il nemico ottime posizioni difensive; talvolta addirittura le



bombe caddero sulle nostre truppe, arrecando loro gravi perdite.

Tutte le forze combattenti commettono errori del genere, se la loro preparazione per la guerra non è stata fatta secondo concetti strategici sani. Anche il bombardamento navale di Gallipoli, nella guerra 1914-1918, fu spesso effettuato in maniera dilettantistica, con grave pericolo per le nostre truppe, e ciò semplicemente perché prima del 1914 avevamo trascurato di addestrarci alle operazioni anfibie.

Non vogliamo certo predicare la guerra in guanti gialli, né pensiamo che si possa evitare una vasta mole di distruzioni; ma poiché è già tanta la distruzione inevitabile, è doveroso impedire che essa ci prenda completamente la mano. D'altronde gli effetti di tali distruzioni si ripercuotono sul vincitore, dopo che la guerra è finita, poiché è al vincitore che spetta in gran parte soccorrere, a proprie spese, i paesi danneggiati e affamati, compresi quelli ex nemici.

Durante la guerra la propaganda fece credere che tutti i bombardamenti erano riusciti perfettamente e che «tutte le bombe erano cadute nella zona dell'obiettivo»: ma più tardi si seppe che il tiro non era sempre stato così preciso, che dei bersagli «distrutti» avevano dovuto essere di nuovo distrutti più volte, che erano stati colpiti dai nostri bombardieri città olandesi e villaggi svizzeri, scambiati per città tedesche. Simile millanteria non era necessaria, perché tutti erano convinti che gli uomini della R.A.F. avrebbero fatto tutto quanto sarebbe stato umanamente possibile, né alcuno avrebbe perduto un atomo di fiducia in loro se avesse appreso, di tanto in tanto, che avevano mancato il bersaglio e avevano preso una batosta.

#### BOMBARDAMENTO STRATEGICO E TATTICO DAL 1940 IN POI

È impossibile tentare qui una analisi completa delle operazioni di bombardamento durante la guerra, ma si può citare un numero sufficiente di fatti che mettono in evidenza l'orientamento dell'impiego aeronautico verso una energica offensiva contro i centri di produzione, nella onesta convinzione, beninteso, che questa fosse il modo migliore per conseguire la vittoria finale.

Per la parte che ci riguarda, una seria guerra terrestre cominciò in Norvegia, dove però, a causa della grande distanza dalle nostre basi aeree terrestri, si poté fornire ben poco appoggio aereo, salvo quello degli aerei imbarcati. Ma ciò avremmo dovuto prevederlo,

e renderci conto che se la Germania si era decisa ad invadere la Norvegia, essa sapeva di potersi creare aeroporti che permettessero di assicurare l'appoggio aereo alle proprie truppe fino sulla linea del fronte.

I nostri strateghi avrebbero dovuto comprendere la necessità di possedere un'Aviazione destinata a far fronte a situazioni del genere: sarebbe stato chiaro allora che era necessaria un'Aviazione imbarcata molto più forte di quanto noi avessimo mai preventivato e che, anche così, la Marina avrebbe avuto bisogno di un notevole aiuto dalla R.A.F. in molte importanti operazioni.

Ma se l'Aeronautica non era in grado di dare il suo pieno contributo alle operazioni anfibie, perché orientata principalmente verso gli altri impieghi, non sorprende che il materiale disponibile non fosse idoneo ad assolvere i compiti speciali che le venivano spesso imposti con breve preavviso. Per questo è criticabile anche la Marina, in quanto essa per prima avrebbe dovuto rappresentare tali esigenze strategiche: essa, invece, nel periodo tra le due guerre sembra avesse trascurato la parte che le operazioni anfibie ed anche la battaglia terrestre rappresentano nella nostra lotta per il potere marittimo. Non fu fatto neppure il tentativo di progettare un mezzo di sbarco idoneo ad una guerra moderna e ben poco ci si preoccupò della necessità di protezione aerea in questo genere di operazioni. La Marina avrebbe dovuto dimostrare quanto fosse necessaria una Aviazione navale di maggiori proporzioni e l'Ammiragliato non avrebbe mai dovuto cedere nella controversia se il Comando Costiero dovesse appartenere alla Marina o alla R.A.F.

Nel maggio 1940, in Belgio e in Olanda, l'appoggio aereo alle nostre truppe fu una delusione. Beninteso ciò fu in gran parte dovuto alla debolezza numerica della R.A.F., e di questo la responsabilità ricade sui nostri uomini politici e sul nostro paese in genere: essi volevano la pace ad ogni costo e, quando la guerra scoppiò, si resero colpevoli delle intollerabili condizioni in cui la nostra Marina, il nostro Esercito e la nostra Aviazione si trovarono a dover combattere.

Comunque, se i nostri strateghi avessero studiato più da vicino la situazione in tempo di pace, essi – per quanto potessero essere infatuati dalle possibilità del bombardamento strategico – avrebbero riconosciuto la vitale necessità che l'esercito disponesse di un'arma aerea alle dipendenze del Comandante in Capo sul campo, ed organizzata ed addestrata per soddisfare alle richieste immediate. Invece, Lord Gort non disponeva che di un minuscolo nucleo aereo, costituito



da velivoli assortiti e inadeguati per caratteristiche e numero; né egli aveva alcuna voce nella direzione dell'aviazione di appoggio, che era controllata dallo Stato Maggiore dell'Aria, in Inghilterra. Vero è che tutti i nostri velivoli, bombardieri e caccia, furono lanciati contro il nemico quando si vide che i nostri soldati erano in una situazione disperata. Ma questa fu una improvvisazione, non fu conseguenza di un preordinato coordinamento di tutte le forze combattenti. Non fu certo colpa dei nostri aviatori se le truppe non ebbero tutto l'appoggio che avrebbero potuto avere. La R.A.F., come sempre, affrontò alla disperata una situazione disperata: nessun rischio fu per essa troppo grave e le sue perdite furono ingenti. Tuttavia, anche nel colmo della crisi, si nota una tendenza a ritornare agli obiettivi «strategici»; prima della fine di maggio noi volevamo bombardare la Ruhr e vi rinunciammo solo perché i francesi, per timore di rappresaglia, vi si opposero. Dai bollettini dell'epoca risulta che nella seconda metà di maggio bombardammo impianti di carburante nella Germania nord-occidentale; il 24 dello stesso mese bombardammo una importante centrale elettrica presso Lipsia; ai primi di giugno fu attaccata una fabbrica di anilina nel Baden, e così via. Nessuno nega l'importanza di tali obiettivi, i quali, in altra situazione, avrebbero potuto avere assoluta precedenza; ma mentre le armate tedesche, appoggiate dalla Luftwaffe, stavano dilagando nel continente, le sole azioni ammissibili erano quelle tendenti ad arrestare l'ondata e a darci un attimo di respiro.

Dopo Dunkerque e la caduta della Francia, la R.A.F. attaccò principalmente aeroporti, centri di rifornimento carburanti, scali ferroviari, centrali elettriche, comunicazioni ferroviarie, nonché porti e basi navali. Questi attacchi, diretti contro i preparativi tedeschi per l'invasione della Gran Bretagna, erano opportuni strategicamente e tatticamente, per quanto non si vede come la Germania avrebbe potuto lanciare in mare una flotta d'invasione, con la nostra flotta di gran lunga superiore e la nostra indiscussa superiorità aerea sulla Manica. Man mano che il 1940 passava, gli obiettivi divennero sempre più strategici e lontani: Berlino, Monaco, centri industriali sparsi in Germania, Olanda, Francia, Italia: la Ruhr figurò sempre tra i bersagli, fino alla fine della guerra. Vi furono, d'altronde, molti bombardamenti sui porti italiani e albanesi, sia in conseguenza dell'attacco italiano alla Grecia sia in considerazione della nostra debolezza navale nel Mediterraneo; così pure si ebbero attac-

chi contro porti tedeschi e dei territori occupati, che costituivano basi importanti per la guerra marittima.

Comunque si nota, da quest'epoca in poi, una certa inconsistenza nella strategia aerea. Da un lato predilezione per il bombardamento dei centri di produzione, cioè strategia a lunga scadenza; dall'altro riconoscimento che i pericoli imminenti richiedevano una intensa e diretta attività aerea. Evidentemente, non potevano queste due diverse esigenze essere soddisfatte contemporaneamente ed economicamente: una delle due doveva avere la preminenza e la precedenza sull'altra.

Mentre eravamo impegnati in Africa Orientale e nel Medio Oriente, mentre l'Inghilterra subiva gravi bombardamenti e, soprattutto, mentre una terribile lotta si combatteva sui mari, vi può essere alcun dubbio su quale delle due esigenze fosse la più importante?

In Grecia e a Creta le Aviazioni avversarie poterono fare a modo loro: nello stesso periodo si era aperta la campagna per il possesso dell'Africa Settentrionale; campagna importantissima perché la sua riuscita era necessaria non solo per ristabilire le nostre comunicazioni marittime orientali, e per impedire la manovra tedesca di avvolgimento sul fianco russo, ma anche per condurre al primo passo verso l'invasione del Continente. Essa comportò due grandi avanzate e due grandi ritirate, di cui l'ultima ci portò sull'orlo della disfatta. Finalmente, allorché il nostro esercito fu rafforzato da una forte armata aerea, si poté fare uno dei più grandi passi verso la vittoria finale.

Tuttavia anche qui, nei riguardi della difesa di Malta e della protezione dei convogli, vi fu una certa deficienza nella strategia aerea e nella comprensione dell'importanza delle operazioni navali connesse alla campagna del Medio Oriente. È strano come noi, paese marinaro, manchiamo così spesso di comprendere quanto le operazioni navali influenzino la strategia delle forze terrestri ed aeree, e viceversa.

A proposito della integrazione aeroterrestre, essa fu realizzata in modo perfetto in Birmania. Nessuna lode può essere troppo alta verso l'Alto Comando, i capi aeronautici e i generali, per la tenace perseveranza nell'attenersi all'unico importante e comune scopo delle forze terrestri ed aeree. La perfetta cooperazione rese possibili la iniziativa e la sorpresa, senza cui la campagna non sarebbe stata possibile. Non fu consentito il bombardamento di obiettivi non militari, che avrebbe fatto perdere di vista lo scopo principale, il quale, nella prima fase, fu la sicurezza delle truppe e

dell'India, e nella seconda, la riconquista della Birmania e della Malacca.

Ma torniamo in Europa. Mentre noi e gli americani inviavamo in Russia convogli di materiali di cui noi stessi avevamo grande bisogno, quale azione era più importante: bombardare degli obiettivi in Germania o assicurare la protezione dei convogli? Forse che i danni provocati dai bombardamenti compensarono le nostre navi affondate e la quantità di materiali perduti?

I fautori del bombardamento strategico sostengono che esso tenne impegnata la Luftwaffe e condusse alla battaglia aerea da noi ricercata per ridurre il potenziale aereo nemico. Se veramente lo scopo di questi bombardamenti fosse stato tale, sarebbe difficile poterlo criticare: sappiamo però che non si trattò di

un fine preordinato, ma solo di una considerazione successiva, poiché noi intendevamo soprattutto colpire un certo numero di fabbriche, indipendentemente da quello che il nemico avrebbe fatto: questo fu e rimase lo scopo principale del nostro sforzo. D'altronde, la Germania era tutta tesa a sconfiggerci sul mare e solo se le nostre forze aeree avessero tentato di ostacolarla in questo suo piano, avrebbe lanciato contro di esse tutti i suoi velivoli. Vediamo perciò che nonostante chiamassimo «strategico» il nostro bombardamento, la maggior parte di esso non rappresentò affatto la strategia più consona alle nostre necessità.

(Riassunto di MABRUK)

## XIX

### SI TORNA SEMPRE DACCAPPO (A CHE SERVE LA BOMBA ATOMICA?) ("Rivista Aeronautica", n. 4, aprile 1948; pseudonimo DEMÈZIO ZÈMACO)

*Come già detto (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. I, p. 17), nell'agosto 1945, dopo il lancio di due bombe atomiche sul Giappone da parte di un bombardiere, M. riconosce che, come aveva previsto D., l'Aviazione può vincere da sola la guerra. Con questo breve scritto M. riproduce le sue considerazioni di allora, ma revoca anche il suo "atto*

*di contrizione". I progressi nello sviluppo dei missili con testata nucleare, infatti, confermano quanto egli aveva previsto nell'articolo L'Aviazione diventa inutile? (Cfr. il già citato Cap. I, p. 19) sulla nascita di un'arma nuova, che ridimensiona il ruolo dell'Aviazione stessa.*

(F. B.)

Vi è un libro con il titolo «Come finì la grande guerra» che pochi ricordano, che fu edito nel 1919 dalla rivista «L'Eloquenza» e di cui era autore l'allora col. Douhet; una narrazione di fantasia sotto forma di romanzetto d'amore, nella quale si sosteneva la tesi che la guerra del 1914-18 avrebbe potuto essere vinta dai bombardamenti dell'Aviazione se gli Stati Maggiori fossero stati meno miopi.

La stessa tesi fu ripresa dal gen. Douhet in un articolo pubblicato nel marzo 1930 nella Rivista Aeronautica, sotto il titolo: «La guerra nel 1936» (in sede di correzione delle bozze alle due ultime cifre dell'annata furono sostituiti due puntini).

Anche questo scritto aveva la forma di una narrazione di fantasia e pronosticava la guerra vinta in tre giorni dai bombardamenti dell'aviazione: ma la guerra iniziata nel 1939 durò poco meno di sei anni.

Tuttavia nella prefazione ad un opuscolo stampato nell'agosto 1945<sup>1</sup> si leggeva quanto segue:

*Il 6 agosto 1945 un aeroplano americano lasciò cadere su Hiroshima, importante base militare giapponese, una bomba «atomica» e la città ne fu annientata per la superficie di dieci chilometri quadrati.*

*L'8 agosto un'altra bomba simile fu gettata su Nagasaki, che restò distrutta per il 30% soltanto, essendo avvantaggiata dalla sua posizione su colline.*

*Lo stesso giorno la Russia manifestò la decisione di dichiarare guerra al Giappone, dopo averla procrastinata per tre anni.*

*Il 10 agosto il Giappone chiese la pace.*

*Così finì la grande guerra.*

*Adopero i verbi al tempo remoto, quasi per mettermi alla distanza «storica» dall'evento stupefacente e tentare di valutarne la portata astraendo dalla fallibilità passionale del contemporaneo.*

*«Post hoc ergo propter hoc»; la mente non riesce a liberarsi dalla convinzione che quella causa fu decisiva per quell'evento vittorioso; che soltanto l'Aviazione, con quel proietto, impiegato in quel modo, vinse la guerra.*

*È vero; la vittoria fu preparata da un lungo periodo di lotta gigantesca in terra, in mare, nell'aria; ma chi può supporre che la distruzione integrale di due, di dieci, di cento città (appena cento bombe, di appena duecento chili ciascuna) non sarebbe bastata da sola alla vittoria fin dai primi giorni del conflitto?*

*Dunque se un'altra guerra scoppiasse, l'Aviazione la vincerebbe, in pochi giorni, adoperando proietti simili, uno, o cento, o mille, contro altrettanti obiettivi simili ad Hiroshima od a Nagasaki, senza che le forze di terra e le forze di mare dei belligeranti avessero modo e tempo di azzuffarsi, senza che le forze dell'aria rispettive potessero impedire reciprocamente quel genere d'offesa.*

*Dunque gli eserciti e le marine diventano inutili, o tutt'al più serviranno per contenere il nemico durante il breve tempo necessario all'offesa atomica.*

1. Editrice era l'Associazione Culturale Aeronautica, con i tipi del Fotomeccanico della nostra Aeronautica e col titolo «La bomba atomica e l'aviazione».

E neanche occorre una grande Aviazione; è sufficiente un centinaio di piccoli velivoli velocissimi, capaci di volare anche di notte, anche ad altissima quota, quali già esistono, muniti di apparati (che già esistono) per identificare la zona che ognuno di essi deve sorvolare e colpire senza particolare precisione con la propria bomba.

Cento aeroplani, cento bombe, cento città polverizzate (non come fino al 6 agosto, soltanto danneggiate).

La flotta più potente del mondo, riunita o divisa in squadre, in porto od in altomare, annientata da pochi chili d'esplosivo «atomico».

L'esercito più potente del mondo, con innumeri divisioni corazzate, con profonde retrovie, decimato da una catena di bombe atomiche gettate di dieci in dieci chilometri lungo la fascia di confine.

La costa più fortificata del mondo sconvolta e resa terra di nessuno, aperta ai successivi sbarchi senza colpo ferire.

Ma fors'anche l'Aviazione da offesa diventerà inutile, perché il nuovo esplosivo potrà venir portato sul nemico da «siluri volanti» propulsi a reazione, radioguidati, che già esistono, e che si perfezioneranno aumentando la velocità, la quota di volo, il raggio d'azione, la dirigibilità.

In tali condizioni, a che serviranno l'aviazione da caccia e quella da ricognizione? Non certo ad impedire l'offesa «atomica».

Dunque nessuna delle forze armate del tipo attuale ha ragion d'essere; ne sorgerà un'altra, di relativamente piccola dimensione, non composta di guerrieri, ma di scienziati, di tecnici, di operai, sedentari e pacifici, sistemati in guerra per lavorare e per vivere nelle caverne più sicure.

La mente tenta obiettare: – nessun mezzo di guerra ha mai soppresso i mezzi preesistenti ma li ha integrati; – ad ogni offesa s'è sempre opposta una difesa; – ogni maggior danno ha sempre eccitato una maggiore capacità di resistenza.

Ma qui siamo totalmente all'oscuro di ogni possibilità di difesa, di protezione, di sopportazione.

Se non lo potranno i velivoli da caccia, quali artiglierie contraeree anche ausiliate da «radar» potranno intercettare i siluri volanti carichi d'esplosivo atomico?

Quali precauzioni d'incavernamento potranno attuarsi per le città, i porti, le comunicazioni?

Quale pertinacia umana potrà sostenere simili cataclismi?

Il generale italiano Giulio Douhet fin dall'anno 1915 sostenne la possibilità che l'Aviazione da sola vincesses la guerra; l'ultimo suo scritto (del 1930) è l'espressione di una incrollabile certezza, così come il Suo primo libro in materia (del 1919) intitolato: «Come finì la grande guerra – La vittoria alata» era un grido di fede.

Per trent'anni io fui tra coloro che lo contraddisse e lo contraddissi fino al 6 agosto 1945; adesso rendo onore all'intuito profetico che gli fece propugnare la Sua dottrina, contro ogni evidenza razionale.

Egli ebbe torto fino al 6 agosto 1945; da allora ha ragione, anzi l'Aviazione, vincendo le guerre, forse ha soppresso la guerra.

... ha ragione? Dopo la prima stupefazione, il razionalismo tenta analizzare e confutare.

Evidentemente in quell'agosto 1945 quell'Autore, come tutti nel mondo, era sotto l'impressione della stupefacente notizia.

Lo stesso Autore della riportata prefazione [cioè lo stesso M. – N.d.C.], pubblicò nel primo numero a pag. 59 della Rivista Aeronautica del 1945 (ossia anteriormente alla rivelazione della bomba atomica) uno scritto intitolato: «L'Aviazione diventa inutile?» alludendo alle nuove «armi aeree che non sono l'Aviazione» [Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. I, p. 17 – N.d.C.].

Infatti adesso nel 1948 è divenuto un luogo comune da terze pagine dei quotidiani il pronosticare che la futura guerra sarà combattuta con missili e teleproietti carichi di esplosivo nucleare; ed è di recentissima edizione in Italia un libro «Non ci sarà più tempo», che pronostica una folgorante strategia atomica.

Senonché... senonché ci si stupisce come, avendo un'arma simile, adoperata già da tre anni e d'allora in poi certo perfezionata, fabbricata in grandi serie, immagazzinata e pronta all'impiego; anzi il cui impiego sarà contro obiettivi già esattamente prevedibili; ci si stupisce, dico, che lo Stato Maggiore Nord-Americano, che il Governo Nord-Americano stiano prendendo... per l'eventualità d'una nuova guerra... che dovrebbe, secondo i pronostici suddetti, essere a rapidissimo corso... veramente Douhettiana, Severskyana... stiano prendendo tanti provvedimenti, tante precauzioni, che vanno dall'addestramento militare obbligatorio, al piano E.R.P. o Marshall per la ricostruzione di un'Europa (occidentale) la quale affianchi il futuro sforzo bellico dell'America del Nord contro l'Europa (orientale) e quel pezzo d'Asia che v'è connesso.



Cosicché, stupefatti, si rilegge il finale della prefazione sopra riportata e ci si domanda se quella speranza (atroce ma umana) della soppressione della guerra, per merito di un'Aviazione portatrice di bombe atomiche, non sia stata anch'essa una speranza vana; vana come quelle che il Douhet durante e dopo la prima guerra mondiale, e nella quasi imminenza della seconda guerra mondiale, ci aveva propinato.

Insomma, a che serve la bomba atomica?

Ripigliano le discussioni sul douhetismo e l'anti-douhetismo, sulla aviazione per la Marina e nell'aerocooperazione con l'Esercito, sulla unificazione o no delle tre forze armate...

Ma allora a che serve la bomba atomica?

Siamo ancora daccapo? Nel 1915 nel 1° volume (pag. 307) del suo «Diario critico di guerra» il Douhet scriveva:

*«Se la quadruplica possedesse in complesso una flotta di due o tremila aeroplani potenti a quest'ora avrebbe vinto; Berlino, Vienna, Costantinopoli, sarebbero distrutte; distrutte le officine di Essen; distrutta l'organizzazione tedesca. Gli Imperi Centrali non avrebbero potuto resistere ad una forza distruttrice di tal genere, presente dovunque, agente dovunque. È vero o non è vero?».*

Adesso sappiamo che non era vero, che non sarebbe stato vero; sappiamo che i pronostici dello stesso Douhet ne «La guerra nel 1936» non corrispondevano al vero.

Stiamo forse acquisendo la certezza che neppure i pronostici post-douhetiani sulla guerra-atomica-lampo hanno alcun fondamento di vero?

Mi ha costretto a queste meditazioni un mio maligno amico, ALFIO MOLAZZA [vds. Vol. II, Parte I, Cap. XVIII, p. 141 - N.d.C.], che ha recensito nella Rivista Aeronautica nel marzo 1948 (pag. 178) il riassunto del libro dell'ammiraglio Dickens, e mi ha passato le ultime pagine del riassunto stesso (Vedi a p. 253 di questo numero) dicendomi con sarcasmo: «*Occupatene tu, che fino al 6 agosto 1945 fosti antidouhetiano e quel giorno facesti atto di contrizione!*».

È vero, feci atto di contrizione a causa di quei presupposti; d'altronde come scrive l'Ammiraglio Dickens «*se i due contendenti si bombardassero a vicenda con bombe atomiche la guerra potrebbe finire assai presto*».

Come potevo prevedere, il 6 agosto 1945, che anche dopo inventato questo formidabile ordigno di guerra si torna ancora daccapo? Non rimproveratemi l'atto di contrizione; l'ho già revocato.



## XX

### 1. TRA I LETTORI E NOI – ALACRITÀ ED AUTONOMIA DEL PENSIERO AERONAUTICO ITALIANO ("Rivista Aeronautica", n. 2, febbraio 1949; pseudonimo MARCELLO ARTIERI)

### 2. IL MUSEO AERONAUTICO E IL SUO NUCLEO VIVENTE ("Rivista Aeronautica", n. 2, febbraio 1949; a firma "Direzione dell'Associazione Culturale Aeronautica")

*L'argomento che M. affronta nel primo di questi scritti – che, per ovvie ragioni, lo interessa direttamente – è ricorrente da oltre un secolo, e di piena attualità anche oggi: perché sono pochi gli ufficiali che collaborano alla "Rivista Aeronautica" (si potrebbe dire, generalizzando: alla stampa militare)?*

*Neppure le risposte da lui date all'interrogativo sono del tutto nuove. L'ultima, secondo la quale il pensiero aeronautico italiano sarebbe come paralizzato, anchilosato dalla schiacciante – e diremmo inevitabile e naturale – prevalenza americana anche nel campo teorico e dottrinale, è senza dubbio degna di essere presa in considerazione e può essere estesa a tutto il pensiero militare nazionale. Ma il fatto stesso che il problema si sia presentato fin dal secolo scorso, cioè da quando esiste un'Ita-*

*lia unita, induce a non attribuire alla debole posizione internazionale dell'Italia del dopoguerra e al naturale predominio della Nazione più forte un peso eccessivo.*

*Come dimostrano le stesse considerazioni di M., si tratta prima di tutto di un fenomeno di costume, di mentalità, che dipende solo in misura ridotta da regole più o meno larghe e da incentivi o esortazioni, e dunque è difficile da combattere e vincere. Fenomeno che almeno in parte spiega anche il modesto successo – e la caduta nel dimenticatoio – della pur lodevole iniziativa dell' "Archivio Redazionale Aeronautico" in aggiunta al "Museo Aeronautico Nazionale", della quale si parla nel secondo scritto qui presentato.*

(F. B.)

### TRA I LETTORI E NOI ALACRITÀ ED AUTONOMIA DEL PENSIERO AERONAUTICO ITALIANO

*Signor Direttore, Ella certo si ricorda di me che sono lettore della gloriosa Rivista Aeronautica dalla sua fondazione nel 1925 e di tratto in tratto ho avuto l'onore di vedervi pubblicato qualche mio scritterello.*

*Consideri privata o pubblica a suo piacimento questa mia lettera, ma mi usi la cortesia di rispondermi, epistolarmente o pubblicamente come Ella vorrà.*

*Mi sbaglio, o la collaborazione alla Rivista Aeronautica con articoli originali si va facendo più rada, e*

*per di più è dovuta sempre alle medesime penne e spesso ha per soggetto le solite polemiche interne della FF.AA.?*

*Io ricordo i compiti che furono assegnati alla Rivista, quando nel 1945 riprese le pubblicazioni; ecco i principali:*

*– informare i lettori italiani di quanto si fa e si scrive all'estero; aggiornarne le conoscenze specifiche dopo un periodo oscuro quale il bellico prebellico e postbellico; debbo riconoscere che la Rivista assolve egregiamente tale compito, nei limiti dello spazio che ha disponibile e che (vedo con piacere dal fascicolo di gennaio 1949) ha notevolmente accresciuto;*

- offrire agli scrittori aeronautici italiani una ospitalità che serva di incoraggiamento a tutti gli studiosi, affinché pensino e scrivano;
- dimostrare all'estero che il pensiero aeronautico italiano è più vivo che mai, dopo il cataclisma.

Ebbene, o io sono un po' pessimista, oppure l'*ospitalità* non è sufficientemente apprezzata e la *dimostrazione* suddetta risulta poco persuasiva.

Quali le cause? Ella che ha più esperienza di me potrebbe farcele conoscere? Frattanto provo ad analizzare io tutte quelle concepibili.

1. Forse gli studiosi aviatori italiani scrivono in altri periodici? Non mi pare, eccetto per la parte scientifica.
2. Forse che essi pensano e scrivono, ma rinchiudono i loro parti nei cassetti della propria scrivania? Nessuno può affermarlo o negarlo; tuttavia, sebbene tale comportamento sia contrario al più elementare istinto dello spirito umano, che anela «estrinsecare» quanto concepisce e «comunicare» le proprie produzioni, potremmo analizzare i possibili *perché*.
3. Forse che essi *non pensano* e perciò non scrivono? La cosa sarebbe più grave, dunque è più urgente fare la diagnosi di tale stato, e proporre i rimedi.

Ma mi accorgo di dovere anzitutto distinguere gli aviatori in categorie, nei riguardi del problema in esame.

È ovvio distinguerli come studiosi a seconda della specie degli studi: tecnici di varia tecnica, giuridici, economici, militari, ecc.

Ma è essenziale distinguerli come professionisti a seconda della loro posizione di fronte alla professione: in servizio aeronautico militare, in servizio aeronautico civile, e la terza categoria, infinitamente più numerosa, di quelli che ormai si sono dedicati a tutt'altra professione, tutt'altra attività, dopo il temporale che ha sconquassato, sloggiato, sfollato, congedato ed affamato gli aviatori.

Eh, bisogna riconoscere che sono pochi, proprio pochi, coloro la cui sacra fiamma è rimasta accesa dopo l'acquazzone; ma come dar torto agli altri? Pensieri diversi, preoccupazioni nuove, assilli d'altra specie, tengono loro il viso volto a terra anche quando in alto passa il bagliore e il rombo d'un aeroplano. Capisco l'animo di quei pochissimi vecchi ufficiali a riposo che, pur di restare in ambiente aviatorio, si adattano a compiti ingrati senza compenso e con minimo profitto.

Come volete scriva d'Aviazione quel colonnello apprezzato specialista di motori volanti, se si deve ora occupare di motori e telai di automobili? O ne scriva quel generale già brillante polemista pro o contro talune dottrine di guerra aerea, se si è dovuto dedicare al commercio di vernici ed affini? O ne scriva quel pilota civile «milionario», se non vola più ed ha una rappresentanza di stoffe? Vorrebbero ma non possono, non sono aggiornati, oltre a tutto.

Allora restringiamo l'esame a coloro che dell'aviazione fanno ancora una professione, militare o civile, ne traggono il proprio pane, perciò *devono* darle il proprio contributo.

Ai fini del nostro studio, tanto che costoro non scrivano, quanto che essi scrivano ma chiudano i propri prodotti nel segreto cassetto, è proprio la stessa cosa; se mai la differenza consiste in questo:

Nel primo caso basterebbe rimuovere gli impedimenti che inducono a non «comunicare».

Nel secondo caso occorre una cura ricostituente energica, giacché l'inattività atrofizza l'organo e v'è pericolo che da cervelli atrofizzati non si riesca a cavare mai più nulla, neppure con una dose energica di simpamina.

Escludiamo dunque per ora la possibilità di questo secondo caso e limitiamoci a simulare l'ipotesi che *esistano motivi i quali inducono gli aviatori italiani che fanno professione di Aviazione* (piloti, tecnici, giuristi, economisti, militari, ecc.) a *non estrinsecare* quanto dal loro pensiero viene concepito, o almeno a *non comunicare* le proprie estrinsecazioni.

- A) Trovano scarsi i compensi che i periodici d'aviazione (nel caso specifico la Rivista Aeronautica) possono loro corrispondere? Io non credo a tale venalità, anzi credo che chi ha un pensiero *vuole* esprimerlo, possibilmente con lauto premio, altrimenti gratis, e se necessario pagando del proprio!
- B) Trovano più comodo non compromettersi, col manifestare autonomia ed alacrità di pensiero? Io non credo che sia diffuso tale conformismo pecorile; e d'altronde, di quelli che pensano, non tutti dissentono dalle «autorità superiori», anzi nel caso di uno spontaneo consentimento intellettuale, gli spiriti ossequianti *desiderano* esprimere tale loro adesione e trarne vantaggio.
- C) S'è diffusa la convinzione che le «autorità superiori» militari o civili, *apprezzano la coltura, ma non apprezzano l'attività intellettuale*?

Le persone «grosse» credono che coltura e attività intellettuale si identifichino; invece non solo non sono la stessa cosa, ma spesso non coincidono; spesso chi ha conseguito molte lauree e diplomi e chi ha «frequentato» molti «corsi» ha perduto ogni propria alacrità e autonomia intellettuale, non gliene rimane neppure per concepire e manifestare idee ortodosse. Un tempo avevano tale fama (certo ingiustamente) gli ufficiali che avevano «frequentato con profitto i corsi alla Scuola di Guerra e superato con lode gli appositi esami».

Ma anche nella vita civile i pozzi di scienza hanno sempre guardato con disprezzo gli intellettuali irrequieti, considerandoli autodidatti; e costoro hanno ricambiato di pari moneta, considerando i primi come le figurine di gesso cui l'impronta dello stampo è indelebile mediocrità.

Ma io sto divagando, e mi riprendo, col dichiarare il mio rifiuto di credere che adesso, più che in tempi di conformismo obbligatorio, la sorniona regola del «chi te lo fa fare?» dimostri svigorito il carattere degli aviatori italiani.

*Signor Direttore*, non mi cestini questa lettera; ma gridi gridi gridi (e dica alle «autorità superiori» che gridino anch'esse) affinché si destino i suoi collaboratori potenziali, affinché l'apatia degli aviatori italiani si tramuti in alacre pensiero e fervidi scritti, affinché i tanti, tanti, tanti problemi di ordinamento, di impiego, di economia, di diritto, di organizzazione, di pedagogia, di tecnica, ecc. ecc. che oggi si collegano alla necessità di risorgere delle aviazioni militare e civile italiane, trovino chi li discuta, anche all'infuori delle elaborazioni ufficiali, ponderate nelle segrete stanze, in fondo ai corridoi al cui imbocco vigila un Carabiniere o un P.M.

Ah! dimenticavo una cosa; me la lasci dire, sebbene questa lettera sia già troppo lunga. V'è un'altra spiegazione possibile alla nostra apparente impossibilità di *dimostrare la sopravvivenza del pensiero aeronautico italiano alle disavventure nazionali*.

È la sensazione diffusa che gli americani abbiano loro detto tutto, scritto su tutto, studiato tutto, sperimentato tutto, organizzato tutto, preparato tutto; che essi soli trovandosi già così progrediti, così provveduti, così scientificati, così tecnicizzati, così dotati, essi soli possano effettuare ulteriori passi avanti; ma che a noi sia impossibile, che dovremmo anzitutto aggiornarci, non soltanto negli impianti scientifici sperimentali, non soltanto nelle attrezzature di officina, ma anche nell'arredamento ed ammobiliamento cerebrale; che perciò dobbiamo andare dietro a loro; che sperare di scrivere cose non già scritte, concepire pensieri non già

pensati, è presunzione; che è meglio aspettare, stare a guardare, tirare a campare, e quando sarà giunto il momento accettare quanto deciso, attuare quanto disposto, eseguire... quanto ordinato, e frattanto lasciare che il nostro ammobiliamento ed arredamento intellettuale sia rifatto con tutto quanto di bello di completo di perfetto di moderno viene concepito e prodotto laggiù; *in serie*, pratica, efficiente, funzionale, costosa per noi ma economica nello stesso tempo.

*Signor Direttore*, se ormai siamo così *marshallizzati*, presto ci ridurremo ciascuno sulla soglia d'una tenda (di marca americana) seduti in terra, abbracciandoci le ginocchia, cantando al suono d'una radio (fabbricata in U.S.A.) le nenie in onore del Profeta, mentre i peli della barba ci si riempiranno di mosche; esse, però, pel provvidenziale «genio della stirpe», divenute refrattarie al D.D.T. (americano).

## IL MUSEO AERONAUTICO E IL SUO NUCLEO VIVENTE

L'Associazione Culturale Aeronautica prosegue l'opera intrapresa per realizzare il Museo Aeronautico Nazionale, auspicato in Italia dalle Personalità più insigni e dagli Enti di maggiore prestigio; la difficoltà più grande è naturalmente quella di ottenere locali idonei a raccogliere e poi ad esporre gli oggetti di mole maggiore, e a tal fine l'Associazione nostra ha invocato ed ottenuto la solidarietà del Ministero della Difesa (Aeronautica) e degli Enti Aeronautici più qualificati; ciò naturalmente rafforza assai l'intrapresa pur non essendo scevro di qualche fattore di dilazione.

Ma nel frattempo l'Associazione nostra prosegue *per proprio conto* ciò che è completamente in grado di attuare con le proprie forze; ossia la raccolta dei piccoli oggetti e quella dei *documenti* (manoscritti, dattiloscritti, stampati, fotografie, ecc.). Questi ultimi costituiscono l'ARCHIVIO REDAZIONALE AERONAUTICO della nostra Associazione, che sarà aperto appena possibile all'uso degli studiosi nella Sala di Lettura che l'Associazione gestisce nella sua nuova sede in Viale Giulio Cesare 54 rosso (angolo Via Lepanto) – Roma, e poi sarà inserito nel Museo.

È comprensibile l'interesse di ciascuna persona, ciascuna Ditta, ciascun Ente, ciascuna Istituzione, di non essere assente da questo ARCHIVIO, il quale è aperto, è libero, è pubblico e si chiama «redazionale», perché ha l'utilità principale di agevolare gli studiosi nella redazione dei loro lavori fornendo gli elementi sul tema prescelto.



Per ogni persona, Ente, Ditta, Istituzione nazionale od estera, viene man mano impiantata ed intestata una casella o cartella (e se necessario più d'una) esibita in vista negli scaffali della Sala di Lettura. Chi vorrà esserne assente? Chi, sapendo che la propria casella è impiantata, vorrà lasciarla vuota o scarsamente corredata? Chi, *potendo*, non vorrà fornire all'Associazione ANCHE LA CARTELLA, confezionata in modo che i documenti non si disperdano, impermeabile alla polvere, facilmente consultabile, idonea ad essere arricchita ulteriormente?

Chi, essendone in grado, non vorrà fornire alla Associazione anche qualche *doppione* di qualcuno dei documenti consolidati nella cartella, affinché gli studiosi di maggior merito possano avvalersene più agevolmente e agli studiosi lontani da Roma il documento richiesto possa essere inviato in prestito?

Chi non vorrà attuare la previdenza di affidare la documentazione dell'opera propria ad una Istituzione come la nostra, che è *perenne*, che è duratura al di là della sopravvivenza di chi ora la dirige, che è proprietà collettiva di tutti gli Aviatori?

Chi, seppure non abbia il coraggio di rinunciare alla *proprietà* d'un Cimelio o d'un Documento, non vorrà almeno affidarlo *in custodia* alla nostra Associazione?

Chi, avendo scritto un libro o un opuscolo che non trovi editori, non per scarso merito dell'opera, ma per le difficoltà economiche che l'editoria attraversa, non vorrà affidarne una copia alla conservazione della nostra Associazione?

Chi, pur sapendo che la parte principale delle proprie pubblicazioni o delle pubblicazioni altrui sulle proprie imprese, si trovi negli scaffali delle biblioteche pubbliche, non possiede documentazioni inedite (memorie, relazioni, rievocazioni, abbozzi) e non editabili per motivi vari ma pur tuttavia care e preziose?

NON OMNIS MORIAR, dice ciascuno di se stesso; ma la sabbia del tempo copre spesso l'opera più insigne, se sia troppo difficile tenerne o rimetterne in evidenza le vestigia.

Chi vorrà chiudere il ricordo della parte migliore di se stesso (pensiero ed azione) soltanto nelle stanze domestiche, od affidarlo soltanto alla affettuosa ma «gelosa» esclusivista conservazione dei familiari?

Chi si fiderà della reperibilità per gli studiosi, quando le documentazioni dell'opera propria siano sepolte sotto le tonnellate degli archivi ministeriali o passate da questi al macero per mutare di eventi politici o per dispregio del «passato» da parte di chi detenen-

do provvisoriamente l'Autorità pensi solo all'Avvenire (proprio)?

Chi, avendo collaborato a qualche ente, istituzione, categoria di attività, episodio di pace o di guerra, intrapresa industriale, avviamento di servizi aerei, ecc. ecc., e dovendo lamentarsi che sia rimasto anonimo e sotto altro nome ciò che fu dovuto al *proprio* intelletto, al *proprio* sacrificio, alla *propria* operosità:

– e desiderando rivendicare l'opera propria;  
– ma non potendo o volendo farlo con pubblicazioni a stampa;

– non approfitterà dell'Archivio Redazionale Aeronautico per *depositarvi* una memoria dattiloscritta sul soggetto che gli sta a cuore?

Sono esempi, sono «casi» possibili su tale questione: il Centro Sperimentale di Guidonia, o l'Aviazione Silurante, o lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, o la difesa dell'Egeo, o la Ditta costruttrice o il Dirigibile Y, o la trasvolata Z, e l'organizzazione K.

Chi, avendo subito una ingiustizia, o non avendo ottenuto sufficiente giustizia, o volendo denunciare una verità, o volendo rivendicare (sia pure platonicamente) una priorità, non approfitterà dell'Archivio Redazionale Aeronautico per depositarvi un dattiloscritto con la propria versione dei fatti; una copia del proprio «esposto» ad una Commissione o a un Tribunale di epurazione; una riproduzione dei disegni o una fotografia della prima attuazione d'una propria trascurata invenzione, un diario del proprio intervento ad una trattativa o ad una spedizione, un rapporto della propria partecipazione?

Poiché ciascun Documento depositato nell'Archivio Redazionale Aeronautico suddetto viene numerato e datato, e del deposito viene rilasciata attestazione al Depositante, ciò può costituire prova ed appoggio in ogni eventualità favorevole o contraria.

Naturalmente l'Associazione si riserva il diritto di non accettare il deposito, o il dono, o la custodia, senza obbligo di dichiararne il motivo, anche quando il motivo fosse semplicemente non aggravare l'Archivio di zavorra.

Si prega di non porre, per il dono di manoscritti, fotografie, disegni e simili, la condizione di farne copia a spese della Associazione e donare tale copia al donatore; ciò perché l'Associazione non può assumere tali oneri; non avendo tra l'altro personale esuberante.

Hanno notevole parte in questo Archivio:

A) *gli elenchi bibliografici* relativi ai singoli Autori; ciascun Tecnico o Scrittore è pregato fornirci il

proprio elenco bibliografico il più possibile completo, comprese le indicazioni dell'editore e della tipografia (col relativo indirizzo); dell'anno di edizione; del periodico (se trattasi di un articolo) e relativo anno, numero e pagina, della lunghezza, del numero di illustrazioni; delle fonti di recensione;

B) *le fotografie*, compresi i ritratti delle Persone interessate, e comprese le documentarie di avvenimenti, nonché le immagini di velivoli, di motori, di edifici, di impianti vari; sarà utile che ciascuna fotografia porti annotate la data d'esecuzione, il luogo e la autorizzazione (o divieto) di riproduzione.

Anche i documenti dattiloscritti o stampati è bene portino oltre la data di composizione anche l'autorizzazione (o divieto) di riproduzione.

IMPORTANTE. – L'Associazione può accettare anche documenti *sigillati* da aprire soltanto a data determinata o post-evento; in tal caso, naturalmente, il documen-

to sarà consegnato (dall'Associazione o col suo intervento) in deposito fiduciario ad un Notaio, con la clausola di consegnarlo all'Associazione dopo trascorso il tempo stabilito.

Resta inteso però che ogni documento affidato alla Associazione (o direttamente oppure tramite Notaio come sopra detto) sarà messo dall'Associazione stessa a disposizione di qualsiasi studioso.

Mai come dopo i tanti eventi drammatici trascorsi (e facendo i dovuti esorcismi contro gli eventi futuri) la funzione dell'Archivio Redazionale dell'Associazione Culturale Aeronautica potrebbe essere più utile, diciamo pure indispensabile.

A tutti l'Associazione dice: non aspettare *domani*; non limitatevi ai documenti concernenti ieri; date *oggi* anche ciò che riguarda *l'oggi*, quanto adesso è cronaca, poi diventerà storia. Non siate assenti.

La Direzione della  
ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA



## XXI

### L'AVIAZIONE ITALIANA E IL PATTO ATLANTICO ("Rivista Aeronautica", n. 3, marzo 1949; pseudonimo DEMÈZIO ZÈMACO)

Il 4 aprile 1949 viene firmato il Trattato del Nord Atlantico, al quale aderisce anche l'Italia. Questo articolo – tra i più importanti e innovativi di M. – precede di pochi giorni la firma del trattato e dunque può dirsi contestuale alla firma del trattato stesso. L'argomento viene da lui affrontato senza perdere di vista – come al solito – le vecchie idee degli anni Trenta e della guerra, delle quali le considerazioni attuali sono lo sviluppo in un nuovo contesto internazionale e nazionale.

Premesso che l'Aviazione deve battere le forze armate nemiche e non i centri demografici, acquistano rilievo tre concetti mecozziani:

- la guerra del momento (ivi compresi aviosbarchi, guerriglia ecc.) richiede, in tutte le sue forme, una "fortissima Aviazione" capace tra l'altro di battere obiettivi di ridotte dimensioni, di compiere aviosbarchi ecc.;
- all'Italia non conviene partecipare all'alleanza con "un po' di tutte" le Forze Armate e relative specialità, ma concentrare lo sforzo militare sull'approntamento di quelle componenti per le quali essa è più idonea (l'Aviazione e in particolare "i caccia – assaltatori");

Il tema postomi dalla direzione di questo periodico può essere svolto da parecchi punti di vista, e certo lo sarà da altri collaboratori più esperti.

A me sembra necessario tra l'altro esprimere un punto di vista che oso chiamare «aviatorio» (non intendendo con ciò asserire che vi concordi la maggioranza degli aviatori) in relazione a punti di vista che direi «marinari» e «terrigeni», quali si sono letti di recente su giornali e riviste, e secondo cui per l'Aviazione italiana la sola razionale direttiva può essere uno stretto cooperare con ciascuna delle altre due forze armate, e l'accantonare per il futuro gli intenti aviatori strategici.

Confesso che nella prima stesura il presente scritto si riferiva direttamente al testo di questo o quello

– dal 1911 a oggi il rapporto tra Forze Armate è cambiato, anzi capovolto. Mentre in passato l'Aviazione integrava le forze di superficie e talvolta subentrava ad esse, ora deve avvenire il contrario: cioè le forze di superficie devono essere in grado di integrare l'Aviazione (che dunque è diventata l'Arma principale) e talvolta di subentrare ad essa.

Quest'ultimo concetto, che rappresenta la massima estensione delle tesi del periodo di guerra (l'Aviazione ormai capace anche di conquistare il territorio con truppe avioportate, subentrando alle forze di superficie) viene largamente ripreso da M. nelle opere del dopoguerra pubblicate dal 1965 in poi, nelle quali cita spesso questo articolo con il diverso titolo "Aviazione subentrante", forse per metterne in maggiore evidenza i contenuti salienti.

Da notare, infine, che M. giudica superato il concetto terrestre di difesa statica, e condanna anche la tradizionale preferenza della Marina italiana per le grandi navi.

(F. B.)

articolo di questo o quello scrittore militare; poi ha avuto il sopravvento la mia vecchia avversione per le polemiche di parole, quelle impostate sul querimonioso metodo del «lui ha scritto così», il qual metodo dà a «lui» la possibilità di confutare a lungometraggio sulla forma e barare sulla sostanza (eppoi non tutti i «lui» meritano sì faccia loro la pubblicità che vanno cercando).

#### 1 – COOPERAZIONE

Sono (anzi siamo in parecchi) così sinceramente convinto che i tre strumenti della guerra, per *aria-terra-mare*, ne costituiscano uno solo, ne debbano formare uno solo, che posso senz'altro aderire alla

concezione di subordinare i compiti (epperò la struttura, l'ordinamento, le dotazioni) dell'Aviazione, alle necessità, alle possibilità, delle altre due forze armate.

*Purché naturalmente* si possa dire anche il viceversa, ché il prodotto *non può* cambiare; possa cioè dirsi che i compiti (epperò la struttura, l'ordinamento, le dotazioni) delle FF.AA. di superficie, debbono essere proporzionate, subordinate, alle necessità, alle possibilità (tecniche, intrinseche, oltreché numeriche) dell'Aviazione.

*Purché* la si finisca di pretendere che, nella incapacità degli stati-maggiori-generalì e dei comandi-supremi di coordinare preparazione e operazioni delle due o tre forze armate (perfino in un settore come la Libia) si cerchi il toccasana nella frantumazione dell'Aviazione in sede organica, trascurando apprezzare: i danni che deriverebbero dalla triplicazione degli organi tecnici, logistici, didattici, ecc.; la impossibilità che ne deriverebbe per il Comando Supremo stesso di manovrare le forze aeree fra le varie esigenze contro-esercito contro-marina contro-nazione, allorché esse fossero organicamente ripartite, ed altre negative conseguenze.

*Purché* soprattutto taluni polemisti la finiscano con quella che sembra non più una questione dottrinale, ma purtroppo null'altro che una sfacciata «manovra degli annuari».

## 2 – QUALE AVIAZIONE OCCORRA

Senza dubbio è evidente che anche la struttura dell'Aviazione debba essere subordinata alla ipotesi di guerra ritenuta più probabile; ma è anche evidente che taluni sedicenti maestri danno come probabili, anzi come certe, talune impostazioni rese pubbliche per scopi politici, più che dettate da scopi militari.

Ad altri trattare l'argomento; qui basti accennare che non v'è legittima certezza di potersi limitare a compiti difensivi delle frontiere terrestri e marittime, più che non ve ne sia di doversi rassegnare ad uno sgombero in grande stile (benché provvisorio) del territorio nazionale da parte delle forze armate «regolari».

Incide in quelle ipotesi anche l'eventualità che amici e nemici adoperino taluni mezzi e metodi «moderni» quali gli aviosbarchi, la guerriglia delle quinte colonne, l'efficacia persuasiva delle «autorità concittadine» insediate dai liberatori nelle regioni man mano acquisite.

In tali considerazioni, sembra ragionevole chiedere come l'Aviazione italiana debba essere costituita.

In primo luogo occorre una fortissima aviazione da caccia, diurna e notturna, ed una fortissima contraerea, capace di tenersi strettamente collegata all'aviazione suddetta, epperò posta sotto un comune comando.

In secondo luogo occorre una fortissima Aviazione destinata all'assalto contro ogni piccolo, *se importante*, obiettivo di retrovia terrestre e marittimo, e con razzi e con bombe e con siluri contro le forze terrestri e navali nemiche impegnate in battaglia per alleggerirne la pressione, e contro le loro vie di comunicazione.

In terzo luogo occorre una fortissima aviazione per bombardare le basi di partenza degli aerei nemici, almeno di quelli da caccia, di quelli che assaltano le forze terrestri e marittime, di quelli destinati agli aviosbarchi; inoltre per bombardare i concentramenti e i depositi di rifornimento delle forze terrestri e delle forze navali nemiche, ed i loro arsenali e stabilimenti.

In quarto luogo occorre una fortissima aviazione capace di un servizio di ricognizione esplorazione osservazione collegamento direzione tiro, diurna e notturna, su terra e su mare, che non, *dico non*, dia più luogo ad alcuna recriminazione (neanche dal comandante Marcantonio Bragadin che ne fa ad ogni pagina)<sup>1</sup>.

In quinto luogo occorre una fortissima aviazione capace di trasportare e sbarcare il fiore dei materiali, ed il fiore delle forze terrestri, non dico nella offensiva ma almeno sia nella fase difensiva (e controffensiva) sia nella fase eventuale di ripiegamento, sia nella fase successiva di riordinamento, sia nella fase terminale d'offensiva oltretirrenica, sia nelle fasi intermedie di assistenza alle quintecolonne, e di soccorso ai presidi circondati, nel Paese occupato.

E trascuro altri compiti.

## 3 – PREMINENZA

Caspiterina se un'Aviazione così preparata darebbe completa soddisfazione ai propositi di stretta

1. Vedere nel libro «Che ha fatto la Marina?» editore Garzanti, 1949, vendibile a lire 1500 anche presso la «Libreria degli Aviatori», Viale Giulio Cesare 54 rosso, Roma.



cooperazione tra le forze armate, che animano taluni Marinari e taluni Terrigeni.

Tutto starà nel saperla comandare, nella totalità e nelle parti; ed a tale scopo il metodo peggiore è certo il darla in mano a chi la conosca poco.

Naturalmente quando dico «fortissima Aviazione» sottintendo entro i limiti delle nostre possibilità; ed attribuendo quello aggettivo a tutte e cinque le specialità non dimentico la importanza di ciascuna relativa alle altre; né dimentico che tale importanza relativa varia con gli eventi; con quell'aggettivo ha voluto soltanto sottolineare che l'importanza della aviazione è preminente, e che, come preciserò dopo, non possono esistere altre forze armate efficienti se quella preminenza non sia realizzata.

#### 4 – L'ARMATA EUROPA

A questo punto sento la necessità d'una apparente digressione. Nonostante tutto, ammessa e non concessa la ineluttabilità d'una cobelligeranza, con quei determinati Alleati, in queste contingenze, in una impresa di tal mole, col presupposto col retropensiero di una federazione europea od unione europea anche per il tempo pacifico, con cioè l'aspirazione a favorire la più intima fusione fra le forze armate dell'Europa intera, almeno di quella continentale, nonostante tutto, dico, e per conseguenza di tutto, il metodo da adottare sarebbe un altro.

Ossia quello più redditizio per ogni Alleato non sarebbe di *avere un po' di tutte* le forze armate e le specialità e sottospecialità di ogni forza armata; ma di contribuire nel totale con solo una od alcuna delle suddette, quelle per le quali si sia più idonei psicologicamente, tecnicamente, industrialmente.

Ma non m'illudo che sia realizzabile un così logico programma; altrimenti l'Umanità ne attuerebbe di ancora più logico, per esempio, quello di Fra Cristoforo in tema di sfide di portatori e di bastonate.

Comunque, Dio ne scampi che, applicando con rigore il suddetto metodo di cobelligeranza, il Montgomery ci assegni i compiti, di mulattieri e di camionisti per tutte le Forze Armate d'Europa; ma nello applicarlo, quel metodo, il *Comando-al-Vertice* non potrebbe non tener conto delle prove nel passato fornite dagli uomini gregari, dagli uomini capi, e dai materiali e mezzi di ciascuna delle Nazioni destinate a cobelligerare.

Guardiamoci in faccia: per l'Italia quale tra le Forze Armate e le specialità e sottospecialità di ciascuna ha

fornito le prove più efficaci? Gli aviatori dicono: l'Aviazione, ed i caccia-assaltatori dicono, con bombe, e con siluri, la loro specialità.

Non accusateci di presunzione; chi è senza tale peccato scagli la prima pietra e non parliamone più.

#### 5 – LA RECIPROCA

Dopo, e solamente dopo, avere deliberato la costituzione delle cinque suddette specialità dell'Aviazione, si può dar mano al deliberare la costituzione di forze terrestri e di forze navali tali da fornire, in unione all'Aviazione suddetta, il massimo rendimento.

È ben noto che anche l'Esercito e la Marina vogliono l'Aviazione «fortissima», ma con il sottinteso proposito di averla alle proprie dipendenze.

È ben noto che taluni dottrinari chiedevano un'Aviazione «fortissima» ma col dichiarato proposito di abolire le altre due forze armate, od al più «resistere alla superficie per far massa nell'aria».

Proviamo a ragionare in termini equidistanti dai suddetti estremismi; *supponendo* abolito ogni particolarismo, ogni differenza nel colore dell'uniforme e nel ricamo dei galloni; ogni «spirito di forza armata» falsamente inteso; ogni subdola preoccupazione di annuario; ogni diffidenza tra aviarca, navarca e maresciallo; provate ad esaminare se non è ormai vero che *l'Esercito e la Marina possono* (entro vasti limiti) *essere tanto più piccoli per quanto più grande sia l'Aviazione nazionale*, la quale in molti compiti subentra ad esse, e *«congiuntamente» per quanto più grande sia l'Aviazione nemica*, la quale ne deriva una maggiore o minore densità dei suoi bersagli più che una maggiore opposizione alle sue operazioni!

Messi su questa strada, dovrete anche convenire che *la reciproca non è vera*, ossia che l'Aviazione non mai può essere tanto più piccola per quanto più le altre forze armate siano grandi, perché queste *non* possono subentrare nei compiti dell'Aviazione (salvo in un particolare senso, che qui sotto segnalo).

Infine converrete certamente che l'accrescimento delle FF.AA. di superficie è redditizio soltanto se vi sia un parallelo accrescimento dell'Aviazione.

#### 6 – AUTONOMIA

Che lo sviluppo dei metodi di guerra tenda ad ampliare, moltiplicare le forze e le modalità e le occasioni d'impiego dell'Aviazione, restringendo e limitando proporzionalmente l'impiego di elementi delle altre

due forze armate, è constatazione, indiscutibile, tanto per l'offesa quanto per la difesa, così per osservare come per trasportare, tanto su terra quanto su mare, così di notte come di giorno.

V'è una analogia banale a confermare tale constatazione, quella inerente al concetto *arma-veicolo*, per il quale l'arma appiedata (o a remi) ha ristretto il suo impiego di fronte allo sviluppo dell'arma montata (od a vela), e questa di fronte all'arma motorizzata, e questa di fronte all'arma alata.

Senonché, provvistasi di *ali*, l'arma ha assunto la facoltà di agire indifferentemente su terra e su mare, e da questa facoltà deriva la sua «autonomia», non da una blasfema *indipendenza di scopi*.

Ma badiamo bene: bisogna considerare nel complesso l'*arma-veicolo*, bisogna guardarsi dalle deformazioni professionali dell'artigliere che consideri l'aeroplano soltanto come «un cannone che spara più lontano» e dalle deformazioni professionali del marinaio che consideri l'aeroplano soltanto come «un naviglio con le ali».

#### 7 – SUBENTRARE

Nel corso degli anni dal 1911 ad oggi, il rapporto dell'Aviazione alle altre forze armate è certamente cambiato.

Si disse all'inizio che l'Aviazione *ausiliava*, poi si poté asserire che essa *completava*, poi divenne lecito dire che essa *integrava*, dopo si riconobbe che essa *surrogava*, in seguito che essa *sostituiva*, poi che essa *subentrava*.

Ciascuno di tali sinonimi si riferiva ad uno stato di deficienza, di carenza, di inadeguatezza allo scopo, ed anche *d'impossibilità d'estendere l'azione* fin dove desiderabile, inerente ad una parte maggiore o minore di una forza armata di superficie, per ragioni costituzionali o contingenti, locali o generali, transitorie o perduranti, o d'armamento, o logistiche, od anche soltanto psicologiche.

Ebbene, sta giungendo il momento nel quale si debbono cominciare ad invertire i termini del discorso.

Provatevi ad invertirli, provatevi a dire, alludendo naturalmente ad una aviazione strutturalmente preparata *il meglio che sia possibile*, possibile s'intende nell'*odierna* fase del progresso; provatevi a dire così:

a) bisogna riconoscere che contro le forze navali nemiche la sola aviazione non è sufficiente, che essa deve essere *integrata* dalla marina, anzi tal-

volta la marina deve totalmente *subentrare* all'aviazione;

b) bisogna riconoscere che contro le forze terrestri nemiche, sia che avanzino sia che ripieghino, la sola aviazione non è sufficiente, che essa deve essere *integrata* dall'esercito, anzi talvolta l'esercito deve *subentrare* all'aviazione;

c) bisogna riconoscere che contro l'aviazione nemica non sempre è sufficiente l'aviazione nostra, ma che l'arma contraerea è necessaria su terra e su mare, per integrarla e talvolta per subentrare ad essa.

#### 8 – FANATISMO

Sarebbe una vergogna per la mia barba grigia se in quanto sopra ho scritto si dovesse riconoscere non un ragionamento rigoroso, come ho creduto di fare, ma un'enfasi, un'infatuazione, una vacua retorica di propaganda.

Vituperatemi piuttosto perché non ho l'eloquenza sufficiente a convincervi, pur essendo convinto di quello che dico, se ho torto, o meglio se avrò torto in avvenire.

Io non parlo in termini douhetiani o severskiani; poniamo pure da parte la polemica che per più di vent'anni inondò tutte le pubblicazioni militari, e dopo la guerra ha ricominciato ad inondarle.

Vi saranno, vi saranno, altri Militari che ve la ricorderanno e ve la riconfermeranno la tesi secondo la quale la guerra può essere vinta sorvolando, scavalcando, le «linee di forza» (terrestri o navali) agenti alla superficie, ed andando a colpire al di là la resistenza, il potenziale, economico, industriale, psichico, della Nazione.

Neppure quella decisiva esperienza che è stata la seconda guerra mondiale fu bastevole per concludere la polemica.

Per vent'anni mi sono battuto contro la tendenza estremista di tale concezione; per vent'anni sono stato vituperato come poco intransigente nello spirito aviatorio, come bacato di spirito di collaborazione eccessivo verso l'Esercito e la Marina.

È vero che l'avvento della bomba a *fissione dell'uranio* e più ancora della bomba a *scissione dell'idrogeno*, potrebbe influire sulla polemica.

Ma potrebbe influirvi in altro senso il progresso nei missili, nei teleproietti, nell'aviazione senza aviatori.

Invece vi parlo, vi voglio parlare, in termini più antiquati, più tradizionali di quelli douhetiani che erano: battere i centri demografici nemici.

*Bisogna battere le Forze Armate nemiche*; l'occupazione del territorio ne è un mezzo, non un fine; la neutralizzazione del potenziale bellico ne è un mezzo, non un fine.

Va bene? sono abbastanza ortodosso anche per i più tradizionalisti cultori dell'arte della guerra?

Ebbene, l'Aviazione oggi consente tutte e tre le forme operative (battere, occupare, neutralizzare) su terra e su mare; *basta averne a sufficienza* e farla *integrare* dalle forze armate di superficie laddove, per non ancora bastevole sviluppo tecnico, o per momentanea carenza di mezzi, essa non possa fare da sé.

## 9 – DINAMICA

Naturalmente la «Aviazione subentrante», anche se ausiliata dalle altre Forze Armate, male si presta a fare da bastione e da vallo; a forze nuove metodi nuovi, anche per raggiungere gli scopi vecchi.

Personalmente sono contro la guerra, e specialmente contro questa minacciata guerra pseudo-ideologica che cela sotto le bandiere tanti grossi interessi commerciali.

Ma come professionista militare ritengo, insieme a molti colleghi, che una volta decisa dal nemico, che una volta iniziata dal nemico, la guerra sulle porte di casa, la guerra statica non risolve nulla; anzi è una fase effimera che non può ingannare neppure i buoni borghesi i quali leggono sui «giornali indipendenti» le tranquillanti certezze di alcuni strateghi.

Dunque: dinamismo ma è più igienico farlo in casa del nemico che in casa propria; dunque la ricetta più conveniente non è di starlo ad aspettare, questo nemico, ma di andarlo a cercare, per batterlo dove si trova, per togliergli l'iniziativa, per ridurre i mezzi suoi destinati e fare altrettanto.

Sono concetti vecchi, ma che la «Aviazione subentrante» rinnova, e rende attuabili con rischi globali minori, con rendimento globale maggiore; e ciò specie da quando con gli aviosbarchi anche l'aviazione occupa il territorio, sia pure con limitazioni nel tempo e nello spazio, ma comunque inserendo nella soluzione del problema elementi anche psicologici di efficacia irrealizzabile nel passato.

Capisco che anche per i professionisti, la guerra dinamica, la iniziativa in casa del nemico, è male auspicata, allorché incomba quella specie di «complesso d'inferiorità» che ha colpito taluni militari italiani dopo quella lezione.

Ed allora perché sbilanciarsi ad aderire ad un Patto, sia pure difensivo, ma che comporta l'azione bellica?

Aderendovi, bisogna mettere da parte le mezze misure che compromettono più che valorizzare; bisogna volere i mezzi idonei, i metodi idonei, i quali sul piano professionale, e nell'attuale stadio dell'arte militare, non sono quelli dell'esercito ausiliato dall'Aviazione o della marina ausiliata dall'aviazione, ma il viceversa.

## 10 – INTERCAMBIO DELLE FORZE

Pregherei caldamente i miei lettori di sviscerare il problema della «Aviazione subentrante» nel foro interno della loro coscienza:

- di considerare che l'Esercito e l'Aviazione siano tutt'una cosa, e nessuna remora psicologica si opponga a studiare obiettivamente quale proporzione fra i due elementi di quest'*armata* nuova sia la più idonea al rendimento massimo nelle varie contingenze generali della guerra, e specifiche di quella determinata situazione geografica, operativa, e magari politica;
- di considerare analogamente che la Marina e l'Aviazione siano tutt'una cosa, e così via come sopra è detto;
- di considerare infine che nelle tre Forze Armate ve n'è una che partecipa delle altre due, o alternativamente, o simultaneamente, dei loro doveri, delle loro speranze, delle loro difficoltà; che è tutt'una con ciascuna di esse perché agisce nel campo d'azione proprio a ciascuna di loro due, pur avendo anche un campo d'azione suo proprio, ch'è suo proprio per ragioni fisiche o belliche, perché le altre due non possono giungere oltre un determinato limite di tempo (velocità) o di spazio (raggio d'azione) o d'ostacolo.

Se i miei lettori faranno questa obiettiva impostazione, se considereranno le possibilità del tutto nuove che vengono offerte all'aviazione dalle nuove velocità, dai nuovi carichi, dal nuovo armamento (per non parlare, non essendone qua il caso, del raggio d'azione e della quota); nonché dai metodi non nuovi ma intensificati, quali l'offesa a volo rasente<sup>2</sup>, con razzi con bombe con siluri; nonché dalle attrezzature moderne quali il radar; nonché dagli sviluppi amplissimi

2. Vecchia discussione se si debba scrivere rasente o radente. A parte l'espressione dannunziana «il vento, rasente dell'ala portava via il fazzoletto di su la nuca pavida» si può riconoscere che radente viene da radere che è espressione più da barbiere che da aviatore; invece rasente viene da *rasentare*, a meno che non debba adoprarsi il cacofonico *rasentante*.



assunti dall'ormai vecchia possibilità dell'aviosbarco; nonché dal potenziamento che l'Aviazione può fare delle forme di lotta che risalgono i secoli, quale la guerriglia; allora forse ad essi l'intercambio delle forze da impiegare, aerea o terrestre, aerea o navale, ossia naturalmente la *cooperazione*, per uscire di metafora e rientrare nel linguaggio più consueto, apparirà sotto una luce nuova.

Ma agli Aviatori, agli Aviatori soprattutto, liberati dall'angustia dello «ausiliare» e dalla superbia del «fare da sé» potrà apparire sotto una luce più favorevole, il dovere di *battere le forze nemiche*, terrestri e navali, oltretutto aeree.

Trasfigurati gli stati d'animo resterà un crudo *problema di rendimento*.

In termini di rendimento economico, ossia tenuto conto delle risorse occorrenti e dell'utilizzabilità concreta, quale proporzione è più vantaggiosa, tra forze aeree e forze terrestri, tra forze aeree e forze navali?

Non si può cavarsela con una affermazione perentoria, ma bisogna avere la buona volontà di studiare il problema avvalendosi di tutti gli elementi sperimentali forniti dalla passata guerra nelle fasi più diverse, soprattutto in quelle degli *sbarchi* dal mare ed in quelle dei *convogli* sul mare; studiare il problema con mentalità avanzata.

Potrei dichiararmi convinto che il maggior rendimento nel complesso di due o di tre Forze Armate si ottiene incrementando almeno al triplo la proporzione dell'aviazione, rispetto alle fasi più aviatorie della guerra passata, nei fronti più aviatori d'Europa e del Pacifico.

Ma forse sono ottimista se spero che in Italia, con tante preoccupazioni le quali con l'arte della guerra hanno poco da spartire, chi deve decidere studi a fondo questo problema?

Forse sono troppo ottimista anche se si constata come tante nostalgie di vecchi soldati che parlano di «difesa della frontiera» sembra si rivolgano ad una guerra statica, o sia pure meno dinamica, anziché *parecchio* più dinamica della guerra testé conclusa.

Forse sono troppo ottimista anche se si constata come tante nostalgie di vecchi marinai sono indotte ancora a valutare elevatamente i grossi scafi ed i grossi cannoni.

Certo v'è tutta una evoluzione da compiere per poter apprezzare fino a che punto le idee sopra espresse stiano nella ragione o stiano nel torto.

Ed ancora accadrà che nella fase di preparazione s'accuserà l'Aviazione di volere troppe risorse, e nella fase operativa si dirà che d'Aviazione non se ne vede abbastanza.

## 11 – IL CASO CONCRETO

– Ah!!! – sento dirmi da qualcuno – ve ne fosse abbastanza! – e giù ad obiettarvi della nostra insufficienza industriale e delle limitazioni d'armistizio, eccetera.

Ma non mi sembrano obiezioni decisive, giacché dei due casi l'uno dev'essere ammesso:

– o dobbiamo ricostruire le Forze Armate con le nostre sole capacità economiche ed industriali e nei ristretti termini del malo trattato, ed allora, comunque impieghiamo tale potenziale le forze risultanti non saranno bastevoli neppure al limitato compito di difendere le frontiere orientali ed adriatiche sulle quali premeranno ben altre forze che quelle degli immediati vicini;

– o dobbiamo contare sull'apporto industriale ed economico degli Alleati, senz'altri limiti che quelli della ripartizione ch'essi faranno della disponibilità comune, ed allora l'obiezione non esiste.

Vediamo piuttosto, se nel nostro caso concreto della frontiera orientale e della frontiera adriatica, fatta la debita parte a quelle forze terrestri ed a quelle forze navali che debbono opporsi alle infiltrazioni, se colà vi stanno per l'aviazione poche o molte possibilità di adempiere quei compiti offensivi, difensivi, esplorativi che ho enumerato nelle pagine precedenti.

Vediamo se, avendo destinato una certa quantità di risorse alla creazione delle Forze Armate, sarebbe più o meno redditizio dal punto di vista materiale come da quello psicologico contribuire ad una di quelle fasi della guerra europea cui ho accennato fugacemente avendo preponderanza d'aviazione oppure avendola di forze armate di superficie.

Esaminiamo lo stesso problema per quanto concerne la lotta nel Mediterraneo.

Ed infine, per uscire dalla tranquillante ipotesi di una cobelligeranza limitata alla meteorologica difesa dei confini<sup>3</sup>, e, per convincersi di quanto questa esigenza d'avere una fortissima aviazione predomini, si pensi all'eventualità che le F.F.A.A. debbano provvisoriamente sgomberare il territorio nazionale; allorché

3. «Il maltempo ha ostacolato le operazioni».



soltanto l'Aviazione, se adeguatamente preparata, potrà conservare una non interrotta efficacia bellica, anche da lontano sopra il territorio della Patria che aspetta e spera.

\* \* \*

Ma più aspetta e più spera che la guerra non si faccia.



## XXII

### RESPONSABILITÀ DEGLI SCRITTORI MILITARI

(“Rivista Aeronautica”, n. 3, marzo 1949; pseudonimo ABELE MARZI)

*M. sembra avere, specie dopo il 1945, una particolare propensione per affrontare problemi spinosi, controversi e complessi, che non ammettono soluzioni miracolistiche e hanno molti interfaccia contrastanti.*

*L'argomento trattato riguarda il ruolo degli scrittori militari e degli ufficiali di grado più elevato nel periodo della dittatura e della guerra, e in quello – non meno critico – del dopoguerra, nel quale il nuovo sistema democratico aumenta e non diminuisce, secondo M., la responsabilità degli scrittori e esperti militari.*

*Tre cose vanno notate. Primo, M. per scrittori militari intende piuttosto i militari scrittori, gli unici al tempo ad occuparsi nella pubblicistica di cose militari (oggi avviene il contrario). Secondo, egli sembra trascurare l'importanza – e le preminenti esigenze – della propaganda e della guerra psicologica, che dopo il 1945 ha se mai accresciuto il suo ruolo, con tutti i relativi riflessi sul livello puramente tecnico-militare e scientifico dei contributi. Terzo, M. non sembra fare la debita differenza (che esiste) tra opinioni non pubbliche espresse da alte gerarchie militari o da esperti (nell'ambito delle loro funzioni e nella dovuta e necessaria forma riservata) all'autorità politica, e pubbliche*

*prese di posizione verbali o scritte. Le prime devono rispecchiare il pensiero genuino di chi le formula, perciò in esse sincerità, franchezza militare, profondità d'indagine diventano un dovere primario; le seconde richiedono la dovuta prudenza e diplomazia, che portano spesso a sfumare i fatti o a non trattare in pubblico certi argomenti.*

*È doveroso, pertanto, osservare che non si tratta tanto di stabilire – come sostiene ironicamente e provocatoriamente M. – che possono appartenere alle Forze Armate solo coloro che condividono l'orientamento politico del Governo (Governo che, sia durante che dopo la guerra fredda, almeno in Italia cambia di frequente), ma piuttosto di disciplinare con norme chiare la partecipazione dei militari in servizio alla vita politica e le loro pubbliche manifestazioni di pensiero.*

*Problema che non si affaccia solo dopo il 1945, ma che viene affrontato già nella seconda metà del secolo scorso da autori famosi come il generale Nicola Marselli e il capitano Fabio Ranzi (Cfr. il nostro citato libro L'arte militare del 2000, Cap. III).*

(F. B.)

Molti negano esistere una professione militare, un «corpo» di cognizioni, di esperienze, di pratica, che siano indispensabili a formare il professionista militare, così come formano il professionista ingegnere, o medico, od avvocato, e via di seguito.

Quelli che negano si appoggiano anche sul fatto che il «corpo professionale» costituito dallo Stato Maggiore Germanico<sup>1</sup> è clamorosamente fallito, e la

guerra è stata vinta da una schiera di generali ed ammiragli per la gran parte pressoché improvvisati, come gli Statunitensi.

Ma il discorso su questo argomento porterebbe lontano e sarà fatto in altra occasione.

Possiamo ammettere che chi abbia dedicato una parte notevole del proprio tempo agli studi militari congiunti alla pratica della vita militare, possa considerarsi più «competente» di chi delle questioni militari si occupi solo occasionalmente; e, tanto per intenderci, chiameremo «professionisti» i primi, pur distinguendo da essi quelli che siano in attività di servizio da quelli che non esercitino più la professione, ma possano essere restati «competenti» anzi aver

1. Leggi per esempio: CANEVARI Emilio: *Lo Stato Maggiore Germanico* (da Federico il Grande a Hitler), ediz. 1941. (Se ne trovano poche copie anche nella libreria degli Aviatori, Viale Giulio Cesare 54 rosso, Roma).

maturato la competenza con gli anni e con lo studio più ponderato, perché meno assillato dalle esigenze del «servizio».

In queste paginette vorrei richiamare l'attenzione del lettore sopra le responsabilità che si assumono co-desti professionisti o chiamati tali, co-desti «competenti» o stimati tali, allorché parlando o scrivendo dell'arte o scienza loro, possano influire sopra chi professionista militare non sia. E precisamente influire sopra due categorie di persone: l'una, la «eletta» costituita dai Governanti d'una nazione, dai Politici, cui è devoluto il compito di decidere della guerra; l'altra, la «massa», cui è devoluto il compito di combattere nella guerra, di pagarvi col sangue e con i beni materiali.

Si può negare ai militari la qualifica di professionisti? non v'è dubbio che il luminare della scienza medica il quale sbaglia, può ammazzare tutt'al più un malato; ma un luminare dell'arte militare se sbaglia ammazza parecchie migliaia di sani; un avvocato o magistrato che sbaglia manda in prigione un presunto colpevole, ma il militare suddetto che sbaglia manda in prigione parecchie migliaia d'innocenti; un ingegnere che sbaglia può causare il crollo d'un fabbricato, ma un militare che sbaglia può causare il crollo d'una nazione.

L'analogia a rovescio prosegue; un collegio di medici, o d'avvocati, o d'ingegneri, raramente sbaglia perché gli errori di uno vengono rilevati dagli altri; invece uno stato maggiore di militari è più soggetto a sbagliare d'un militare singolo, a causa di quella adesione convenzionale che si chiama «disciplina delle intelligenze».

Inoltre, medici, ingegneri, avvocati (è meglio a questo punto dimenticare i magistrati) nella libera professione sono autonomi dal Governo; invece i militari estendono la disciplina intellettuale non solo alle decisioni ma anche ai desideri del Governo, cosicché le loro elocubrazioni professionali qualche volta, o assai spesso, sono informate e conformate, non ad una obiettività professionale ma a una tesi politica «ufficiale»; per la qual cosa gli scrittori militari tanto più sono facondi e fecondi tanto meno si capisce se credono davvero a quello che scrivono o se lo scrivono per «disciplina».

## 2 - CONSIGLIERI DEI POLITICI

Ho più sopra accennato alle due categorie di persone sulle quali il parere del competente militare può

influire. Evidentemente sui Governanti, sui Politici, l'influenza suddetta può esercitarsi anche con manifestazioni non pubbliche, con relazioni o altri documenti riservati e con pareri verbali. Talvolta la Storia li ripescava dagli archivi; forse troppo tardi per poterne impiccare l'autore.

Giacché non mai esistette un uomo politico il quale, per dittatore che fosse, in mancanza di proprie qualifiche militari non sentisse il bisogno di suffragare le proprie vedute di politica estera («la guerra è la prosecuzione dell'azione politica con altri mezzi») con il parere strategico di uno o più generali di propria fiducia.

Che tale parere fosse dato per servilismo o per convinzione, è importante non per gli effetti che non mutano ma per le responsabilità personali.

La vecchia parabola secondo la quale di due generali contrapposti, siccome uno dei due deve perdere, o sono a priori irresponsabili quindi immeritevoli entrambi, o l'uno dei due è bestia, suona evidentemente troppo semplicista.

Ma se, rievocando fatti e parole che hanno condotto a taluni eventi, per esempio alle catastrofi italiane, si trova che prima e durante la guerra recente, quei determinati ufficiali hanno espresso idee strategiche e apprezzamenti della situazione, errati, però tali da influire sulla decisione errata dei Capi politici, allora i casi sono due:

- o l'opinante era sincero e in tal caso s'è dimostrato *bestia*;
- o l'opinante era bugiardo ed in tal caso s'è dimostrato *infedele*.

Altro che processi per apologia del fascismo! La più stupida fra le molte stupide mosse dei Governi che ci hanno deliziato dal 1944 in poi, è stato di mettere sotto accusa *politica* i militari già favorevoli al fascismo, mentre sarebbe stato tanto giusto mettere sotto accusa:

- per *deficienza di carattere*, quelli che hanno sostenuto, *contro coscienza*, pareri professionali favorevoli alla guerra voluta dal fascismo che comandava;
- per *deficienza di qualità professionali* quelli che, *sinceramente*, hanno espresso pareri professionali favorevoli alla guerra stessa.

Quando più sopra ho detto «infedele» ho alluso non già alla *fedeltà al Governo* la quale, se non erro, non è considerata fra i doveri, bensì la *fedeltà alla Patria*, la quale non s'identifica affatto col Governo, con la categoria al Governo, col partito al Governo, con la classe al Governo; anzi può essere cosa del tutto

contraria, almeno se si deve credere a tutti coloro che, caduto il fascismo, fecero o propugnarono o lodarono una guerra diversa da quella voluta dal governo fascista.

### 3 – CONSIGLIERI DELLA MASSA

È troppo arduo trattare a fondo il tema di cui nel precedente paragrafo, sicché lo rimetto a più ponderato studio oppure a più ferrato studioso.

Ma non v'è dubbio che sia urgente e grave il problema relativo ai molti scrittori militari i quali, dacché il Patto Atlantico ha definito un indirizzo di politica estera, trattano su giornali e riviste argomenti militari con riferimento a tale indirizzo, o peggio ne trattano in libri.

Nella «Rivista Aeronautica» 1948 n. 3 p. 185 sotto il titolo ironico «Apprezzamenti intelligenti» veniva riportato un brano segnalato dal collaboratore Alfio Molazza affinché i lettori ne identificassero la fonte. Il brano conteneva apprezzamenti sulle Forze Armate Sovietiche espressi in un «testo di Cultura Militare» edito nel 1941 o 1942, e gli apprezzamenti erano tali da indurre un lettore del tempo (in tal caso lettore obbligato) a sottovalutare assai il potere militare sovietico, come poi gli eventi hanno dimostrato.

È difficile oggi identificare se l'autore con tale libro si dimostrò (secondo il dilemma sopra esposto) o bestia o infedele; scegliete la qualifica più indulgente.

Tra gli scrittori militari italiani cui il Patto Atlantico ha intensificato lo stimolo a rendere pubblico il proprio pensiero, la maggior parte sostengono tesi che inducono a favorevole estimazione di quello strumento politico *dal punto di vista militare*. Incontriamo così quegli che arzigogola per dimostrare come qualmente «la guerra non sarà», e sostiene tra l'altro: che la strategia sovietica non vuole disperdere le forze aeree nel bombardamento strategico ma prevede l'impiego dell'aviazione strettamente cooperante con l'esercito; che essa non dà importanza «eccessiva» alla vita umana; che i Russi hanno già a pie' d'opera ingenti masse di forze pronte all'invasione. Congratuliamoci con l'autore che ha così brillantemente sollevato il *sipario di ferro*.

Nelle Isole Britanniche (che si potrebbero denominare le grandi portaerei del Patto Atlantico) tireranno un sospiro di sollievo, perché si sentiranno al sicuro da qualunque bombardamento strategico sovietico, ordinario od atomico; quelle densissime atti-

vità economiche ed industriali non saranno vulnerate, quelle strenue resistenze psicologiche non saranno messe alla prova, anzi le une e le altre proseguiranno a preparare il D-day e frattanto ad attuare quei bombardamenti aerei strategici che i Russi escludono dai metodi di guerra.

Invece le Croci Rosse dell'Occidente si daranno un gran da fare a predisporre barelle e bare con cui raccogliere le vite umane alle quali i sovietici «non danno importanza» (l'aggettivo *eccessiva* sopra riportato è una delle forme tipiche di ogni scrittore che voglia parare le mani avanti per aver comunque ragione). Proseguendo nella analisi consequenziale, dedurremo che infine gli eserciti continentali del predetto occidente europeo prenderanno un biglietto d'andata e ritorno con partenza da Dunkerque (quello Inglese stavolta avrà evitato il disagio).

Ne incontriamo poi un altro di uno scrittore il quale invece sembra prevedere che la guerra *sarà*; ma sostiene che per noi il Patto Atlantico ha definito con certezza che dovremo limitarci a difendere i confini orientali ed adriatici. Forse, aggiunge il lettore, torneremo al metodo della prima guerra europea; un fronte talvolta frenetico talvolta assonnato, ma sempre statico, e una retrovia tranquilla e serena, con i cinematografi aperti, e molti comitati di Signore affaticate nei balli di beneficenza.

La maggior parte di codesti scrittori militari, oltre a sostenere tesi ottimistiche e per lo meno *tranquillanti*, secondo i suggerimenti delle «sfere Governative», lardellano le loro dissertazioni di incisi che alla generalità dei lettori passano inosservati, ma che hanno l'evidente scopo di aiutare lo scrittore stesso a non avere troppo torto qualunque evento accada.

### 4 – COSCIENZA

Ma qui a me non interessa confutare l'una o l'altra tesi «tranquillante», né rinfacciare gli incisi cautelativi, né indagare se questo o quello scrittore sia in buona fede, e se, essendolo, ha probabilità di essere smentito dai fatti.

Vorrei solo modestamente rilevare:

- è vero che in regime totalitario non era molto facile, soprattutto per un militare professionista, sostenere tesi militari non coincidenti con le tesi politiche dominanti;
- però d'altronde nessun lettore vi credeva, convinto fossero tesi *imposte* anche quando erano *spontanee*, perciò il male era neutralizzato.



In un paese che si chiama «democratico» la situazione è ben diversa. Oggi non è più possibile ammorire nei locali pubblici: «*Qui non si parla d'alta politica né d'alta strategia*»; l'arte democratica d'occidente non sta nel proibire agli individui che formano la massa di avere pensieri ed opinioni, bensì nel dare ad essi l'illusione di avere pensieri ed opinioni *proprie*, e fa questo avvalendosi del credito, del prestigio, che hanno alcuni periodici ed alcuni scrittori, incaricati d'infondere pensieri ed opinioni.

Cosicché oggi la responsabilità d'uno scrittore militare è molto più grave; assai più grave, sarebbe la deviazione dalla *dignità professionale* e dalla *integrità di carattere* in uno scrittore che sostenesse tesi «conformiste» senza esserne ben convinto.

E se ne è ben convinto conviene ammettere che, ad eventi compiuti, si avrà il diritto di giudicarlo nella sua *capacità professionale*, e se ha sbagliato non si potrà assolverlo col pretesto che «era obbligato a scrivere così».

## 5 – APOLITICITÀ

La *apoliticità* degli appartenenti alle forze armate ha avuto di recente la sua sanzione legale. Non ho qui intenzione di discutere:

- se si tratti di un'imposizione legittima, o se si tratti di una *necessità* ancorché democraticamente illegittima;
- se non sarebbe meno ipocrita e più coerente, ossia più dignitoso, stabilire che «possono appartenere alle forze armate soltanto coloro che concordino nelle opinioni politiche del Governo»;
- se la parola *apoliticità* significhi insensibilità politica, ciò che agli albori della nuova democrazia italiana (e ad ogni vigilia d'elezioni) venne considerato grave colpa civica;
- oppure se tale parola significhi uno stato di abulia, di afasia, di anosmia bilaterale... e di alopecia (Sanzone dopo i rapporti con Dalila) provocato dalla registrazione alla Corte dei Conti del decreto di nomina in S.P.E. e mantenuto operante con adatto medicamento mensile.

Comunque, ammessa la *apoliticità*, è indispensabile che non la si confonda con la *dignità professionale*.

Come, indipendentemente dalla politica, si farebbe colpa al medico se per compiacere all'autorità governativa accettasse dichiarare sano un alienato o viceversa, e al magistrato se accettasse dichiarare col-

pevole un innocente o viceversa, e all'ingegnere se accettasse dichiarare stabile un edificio pericolante o viceversa; così deve essere fatta colpa a un militare se sostiene tesi militari dettate da ortodossia politica anziché da convinzione professionale.

Né meno colpevole dovrebbe essere considerata in tal caso l'autorità politica stessa.

La nequizia dei tempi rende vana la speranza che l'autorità suddetta incoraggi nei militari lo studio e la ricerca della *verità obiettiva* su temi militari, e la esposizione pubblica di tali studi e ricerche (tra l'altro diranno vi osti il «segreto») perciò è necessario risolvere il dilemma morale nel senso opposto.

Ossia sembra inevitabile far divieto ai professionisti militari *in servizio* di esporre pubblicamente, a voce, o per iscritto, tesi militari che si ricolleghino all'indirizzo politico del Governo.

Oppure meglio sarebbe che ogni militare, quale che sia il suo grado, avesse la sensibilità morale di tacere a tale riguardo, anche senza che lo imponga un articolo del regolamento di disciplina.

In caso contrario a poco a poco avverrà, in tempo «democratico», come avvenne in tempo «totalitario», che la *legittima suspizione* colpirà tutti gli scrittori militari, con quanto aumento di prestigio di questa fatidica professione ciascuno lo può immaginare.

## 6 – COLLASSO

D'altronde uno strano anacronismo colpisce chiunque, perché salito al Governo, manovra la stampa e gli altri mezzi di... «edificazione» popolare: credere che si possa ancora, dopo tanti millenni, proseguire nel metodo esoterico, quello che riserva la cognizione della verità agli iniziati e la nega alla massa, cui propina invece menzogne convenzionali, col pretesto che essa non sia in grado di fare a meno di tali rotaie.

Dopo tanti millenni di tale metodo per *edificare* la massa anziché progressivamente *educarla*, anziché metterla in grado di valutare la verità e di sopportarla, in conseguenza eleggere la strada e la mèta, non subirla, ormai ci troviamo, sia pure nostro malgrado, alla svolta decisiva.

«Di che lagrime grondi e di che sangue» il primo metodo, è ben noto; ma tutti gli esorcismi sono adesso mobilitati per ritardare che si diffonda il secondo; se, in seguito gli errori degli iniziati provocheranno tempeste, si dirà alla massa: siete puniti dei vostri peccati.

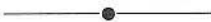
Però ormai non è facile «edificare» la massa; soprattutto in Italia!

Dopo il ventennio, il quinquennio, i doppiogiochi, i ludi cartacei, e tanti e tanti imbonimenti, non appena intravede, in stampa o in filigrana, un «bollo tondo», la gente non crede più al testo che legge.

E guai se credendovi, illudendosi, fosse indotta ad un *consenso incosciente* della specie di quello che ge-

nerò *l'adunata oceanica* all'annuncio della «guerra di quaranta giorni»!

Giacché più intensa è la speranza (per esempio che in una terza guerra mondiale il nostro apporto resti limitato alla difesa dei sacri confini), più tragica la delusione, più catastrofico il collasso.



### XXIII

## RECENSIONE DELL'ARTICOLO DELL'AMMIRAGLIO GIUSEPPE FIORAVANZO "FILOSOFIA STRATEGICA DEGLI SPAZI CRESCENTI"

(pubblicato dalla "Rivista Marittima", n. 12, 1948

e dalla "Rivista Aeronautica", n. 3, 1949, a firma "a.m.")

*La recensione dà particolare risalto alla tesi del Fioravanzo che, in caso di conflitto tra i due blocchi, qualunque sia la sua collocazione internazionale e comunque si svolgano le operazioni, l'Europa correrebbe pericolo di distruzione; occorre dunque fare tutto il*

*possibile per evitare lo scoppio della guerra. Oggi noi constatiamo, a posteriori, che il Patto Atlantico è riuscito a raggiungere tale scopo, sciogliendo i dubbi di allora sia del Fioravanzo che di M.*

(F. B.)

L'Europa potrebbe trovarsi dal punto di vista politico, in due condizioni; o neutrale, o belligerante. Dal punto di vista militare, data la sua posizione geografica, potrebbe – indipendentemente dalla sua volontà politica – essere occupata o non occupata dalle forze russe, difendersi validamente contro di loro o soccombere, combattere con loro o contro di loro.

In ogni caso diventerebbe campo di battaglia, a meno che i belligeranti non avessero interesse a rispettarne la neutralità (se questa dall'Europa fosse dichiarata). Tralasciando questa ipotesi assai favorevole ma non sappiamo quanto probabile, essa dovrebbe pensare a sé per non breve tempo prima che potesse venire l'America a «liberarla», se essa dell'America fosse alleata. Il risultato finale sarebbe la distruzione delle ultime vestigia della civiltà europea; si verificherebbe cioè in uno spazio molto maggiore e con conseguenze molto più catastrofiche quello che si è verificato in Italia e in Francia durante la loro «liberazione».

Se poi l'Europa fosse alleata della Russia, è evidente che diventerebbe legittimo bersaglio delle armi americane.

Certo gli uomini europei e non europei, uscirebbero decimati e abbruttiti da un conflitto così immane: e chi può asserire che i loro corpi continuamente attraversati da radiazioni di tutte le specie, non finirebbero per soffrire delle più strane infermità nervose e mentali? Perciò è doveroso fare il possibile per evitare all'umanità altre sventure.

La guerra dello spazio totale sarebbe per lungo ordine di secoli forse l'ultima che essa potrebbe combattere per eccesso di minorazione delle sue facoltà fisiche e spirituali.

*Questa è la chiusa che l'Ammiraglio Giuseppe Fioravanzo ha pubblicato nel fascicolo di dicembre 1948 della Rivista Marittima.*

*A quella data, il Patto Atlantico non sembrava ancora realizzabile.*

*Le eventualità dall'Autore prospettate sono così terribili che: «se questo Patto potrà scongiurare la guerra, come dicono tutti gli interessati a valorizzarlo, chi l'ha promosso e chi l'ha accettato avranno reso all'Europa in genere e all'Italia in specie un servizio di cui non potremo mai essere loro riconoscenti abbastanza, nonostante taluni danni che ci causa l'invasione nord-americana.*

*Se, invece, quando gli eventi saranno compiuti, ci accorgeremo che quel Patto anche con le migliori intenzioni dei suoi promotori e accoliti avrà provocato la guerra, allora non vi saranno sufficienti pene da infliggere a chi l'ha voluto ed a chi l'ha accettato, e nessuna giustificazione idealistica, né ideologica, né utilitaria potrà valere ad assolverli».*

*L'articolo dell'Ammiraglio Fioravanzo non si limita però al concetto più sopra testualmente riportato, e che noi abbiamo commentato.*

*Come l'eloquente titolo annuncia, l'articolo esamina l'ampliarsi degli spazi coinvolti nella guerra, man*

*mano che nei secoli la velocità e le autonomie dei veicoli si sono accresciute e hanno consentito esercitare o tentare d'esercitare il dominio su più vaste superfici di terra e di mare.*

*L'articolo non si può riassumere, bisogna leggerlo, e considerare nel giudicarlo i vari punti che è dovuto alla penna di un Ammiraglio che ama intensamente la Marina.*



## XXIV

### FORZA ARMATA ATLANTICA COMPOSTA DA VOLONTARI EUROPEI ("Rivista Aeronautica", n. 7, luglio 1949; pseudonimo ABELE MARZI)

*Si parla, all'epoca, di un esercito NATO formato da volontari di Paesi che, come l'Italia, non hanno la possibilità di mantenere efficienti Forze Armate proprie. M. qui esprime la propria contrarietà all'ipotesi di una "snazionalizzazione" e "mercenarizzazione" della difesa dell'Occidente, e le proprie perplessità sull'efficienza morale di un corpo di truppe così costituito.*

*Mentre si svolgevano al Senato U.S.A. le discussioni sulla legge per il programma di aiuti militari all'estero, undici senatori appartenenti ad ambedue i partiti presentarono un emendamento nel quale si proponeva tra l'altro l'accantonamento di un'aliquota pari al 10-25% del totale da stanziarsi per il PAM, onde organizzare una forza internazionale di polizia atlantica, composta di volontari provenienti dalle nazioni europee «che non possono mantenere efficienti forze armate proprie».*

I lettori di questa rassegna militare non possono sottovalutare la soprariportata notizia. Tra le nazioni che «non possono mantenere efficienti forze armate proprie» sia per motivi economici sia per motivi di tecnica ed organizzazione industriale, sia pel motivo del maltrattato di pace, sta proprio l'Italia.

Accettare la proposta dei senatori americani significherebbe parecchie interessanti conseguenze; forse qualche altro lettore vorrà sviluppare l'argomento? *One World or none* va bene, ma «poiché dobbiamo viverci, viviamoci ad occhi aperti».

Ecco dunque un primo assaggio delle conseguenze brillantissime, anche se non per tutti piacevoli, della attuazione proposta.

a) I militari della suddetta Forza Armata, anche non perdendo la cittadinanza del proprio paese e non assumendo quella statunitense, servirebbero militarmente la nazione che paga le spese, e sarebbero tenuti, come i militari d'una «Legione Straniera» alla nuova fedeltà anche, eventualmente, contro il

*Va ricordato che, nello stesso periodo, lo Stato Maggiore dell'Esercito italiano si era dichiarato contrario al progetto alleato di abolire il servizio di leva e di istituire il servizio militare volontario per l'Italia.*

(F. B.)

paese d'origine. La giustificazione morale di tale fedeltà è presto trovata; il paese d'origine è traviato, bisogna ricondurlo sulla retta via.

b) Non sarebbe più necessaria alcuna speciale deroga ai trattati di pace per riarmare i paesi «fedeli» agli ideali (chiamiamoli così) occidentali; perciò non vi sarebbero da tollerare deroghe anche per i paesi non «fedeli»; ciascun paese ex nemico ora «fedele» si riarmi come può e sa senza aiuti speciali.

c) D'altronde negli U.S.A. la perplessità sulla reale, effettiva e perdurante «fedeltà» di alcuni dei paesi suddetti sarebbe attenuata; se essa cedesse e si corrompesse, non potrebbe accadere com'è accaduto in Cina dove le armi americane donate per servire contro i comunisti hanno in definitiva armato i comunisti contro gli americani.

d) Non sarebbe più necessaria per gli U.S.A. una faticosa opera di convinzione per coordinare ai propri fini «atlantici» le volontà e le capacità dei generali ed ammiragli dei vari paesi europei che vogliono difendere soprattutto (perciò forse esclusivamente) il confine terrestre o costiero del proprio paese e il prestigio delle proprie Forze Armate; non sarebbe necessario prevedere che se le Forze Armate d'un paese abbiano un collasso sui propri confini, quel collasso snervi ogni ulteriore capacità di quelle forze armate di combattere in altro territorio.

e) Poiché i componenti delle Forze Armate atlantiche sarebbero economicamente ben trattati e siccome la

convinzione (o l'illusione) di servire nel modo più idoneo il proprio paese d'origine sarebbe un incentivo, da tutti i paesi europei (e perché no dall'Italia?) i militari migliori fisicamente ed intellettualmente, di qualsiasi grado (perciò forse i migliori aviatori, e i migliori specialisti anche tecnici d'ogni altra forza armata) si arruolerebbero nelle Forze Atlantiche Militari (F.A.M.): mercenari sì, ma onorati.

- f) Altra non trascurabile conseguenza è che, siccome le F.A.M. dovrebbero pur risiedere al di qua dell'Atlantico, nulla osta che si ripartiscano in guarnigione tra i vari paesi più esposti (nel fronte esterno e nel fronte interno), senza distinzione della nazionalità originaria.

Siccome questo *presidio di sicurezza* sarebbe reciproco, benché «praticamente indipendente dalla politica delle singole nazioni», mancherebbe il motivo di cantare l'Inno di Mameli.

- g) Si può aggiungere che da un altro punto di vista, quello schiettamente «europeo», è forse più morale reclutare *volontari* per le F.A.M., per queste vere forze di *polizia* che avremmo in casa a tutelare gli interessi atlantici, anziché arruolare per obbligo di leva, italiani (o francesi, o greci, o turchi) destinati *anche nolenti* a tutelare gli stessi interessi atlantici, ritenendo di servire l'onore e gli interessi del tricolore italiano (o del vessillo francese o greco o turco).

Eccetera eccetera; concludo esortando i lettori a sviluppare questo spunto; frattanto testualmente riporto il seguito della notizia U.S.I.S.:

*Il senatore John J. Sparkman, a nome del gruppo, ha dichiarato che l'emendamento ha lo scopo fondamentale di portare ad una revisione dello Statuto delle Nazioni Unite per quanto riguarda l'istituzione di un efficace controllo internazionale sugli armamenti, appoggiato da una polizia internazionale. Ove questo risultato non potesse essere ottenuto nell'ambito delle Nazioni Unite, allora il Patto Atlantico dovrebbe essere trasformato in un «patto mondiale», aperto a tutti gli Stati, sostenuto da organismi propri e da una forza di polizia fondata «sul principio di difendere l'imperio della legge contro l'aggressione».*

*Secondo il senatore, questa «forza armata atlantica» sarebbe un organismo composto di elementi ben retribuiti e bene addestrati, immediatamente mobilitabili in caso di aggressione e praticamente indipendenti dalla politica interna delle singole nazioni: esso consentirebbe inoltre una notevole economia nel programma di aiuti militari.*

*L'istituzione di una forza di polizia atlantica venne proposta nel momento in cui i ministri degli Esteri delle dodici nazioni aderenti al Patto si riunivano a Washington per la prima volta in sede di Consiglio Atlantico. Scopo principale di questa riunione fu la costituzione del Comitato per la Difesa – di cui faranno probabilmente parte i ministri della*

*Difesa delle varie nazioni, tolta l'Islanda che non ha forze armate – ed il coordinamento di questo con gli organi economico-militari sorti a seguito del trattato di Bruxelles. Nel corso della riunione vennero trattate anche altre questioni di natura organizzativa.*

## XXV

### LA DIFESA DELLA VALLE PADANA

(“Rivista Aeronautica”, n. 7, 1949; pseudonimo ABELE MARZI)

*Recensendo un articolo del generale Caleffi che commenta un'ispezione del Maresciallo Montgomery alle fortificazioni della frontiera italo-francese, M. si associa all'opinione dell'autore che occorre anzitutto difendere la Frontiera Orientale italiana e con essa*

*l'Italia. Non si deve nemmeno ipotizzare – come si sospetta voglia fare Montgomery – la difesa dell'Europa Occidentale sulle Alpi francesi.*

(F. B.)

*Sul «Messaggero di Roma» del 3 settembre 1949 il Generale Camillo Caleffi sotto il titolo «Una ispezione di Montgomery» espone alcune considerazioni che meritano di essere ampiamente recensite e d'essere conosciute da tutti gli Italiani; esse si possono ricollegare al contenuto d'altri articoli, notiziari e spunti apparsi su questo periodico.*

*Il Gen. Caleffi ci informa che:*

Nell'ultima decade di agosto il Maresciallo Montgomery ha minuziosamente ispezionato le fortificazioni francesi alla frontiera italiana. La visita è cominciata nel settore meridionale, che per la minore asprezza e altitudine del rilievo alpino costituisce la più agevole porta d'accesso – o di invasione, se si parla in termini militari – dalla pianura padana al territorio francese. Il Maresciallo è risalito poi, più rapidamente, fino allo storico passo del Piccolo San Bernardo, che apre una via fra i maggiori colossi alpini; è disceso ad Aosta, e di qui si è spinto fino al Gran San Bernardo, che si affaccia sul suolo elvetico.

*Il Caleffi osserva che:*

La visita non ha certo avuto scopo turistico: non sarebbe nello stile del Maresciallo, sul quale pesa, fino a questo momento, la responsabilità della difesa europea, quale capo del Comitato istituito quasi un anno fa dalle cinque potenze del patto di Bruxelles. Montgomery, metodico, scrupoloso, realista come sempre,

ha voluto evidentemente riscontrare *de visu* la efficienza del sistema fortificato francese.

Era questo, forse, l'unico settore dello scacchiere occidentale – percorso in gran parte, guidando le sue armate, nell'ultima guerra – di cui gli mancava la conoscenza diretta: la lacuna è stata colmata. Nella prossima riunione di Washington, in cui si deciderà sui modi ed i mezzi della difesa europea, Montgomery potrà dare, anche su questo particolare strategico, il proprio personale giudizio.

*A questo punto l'Autore si domanda:*

Ma si parlerà veramente, al prossimo convegno dei Capi di S.M., della regione fortificata al confine italo-francese, quale teatro di operazioni in un eventuale conflitto? Per ammetterlo bisognerebbe supporre che fosse presa in considerazione l'ipotesi di una invasione da oriente, che, attraverso l'intera valle padana, portasse le forze dell'aggressore fino ai piedi della catena alpina. È una ipotesi, che per quanto le guerre riservino sempre delle stupefacenti sorprese, non può, oggi, né deve essere fatta.

*Rispondendo a se stesso il Caleffi osserva con un tono evidentemente perplesso:*

Nell'esame del problema strategico europeo, già di per sé così complesso, non pare logico proporre situazioni e casi che si debbono dire estremi e disperati e che, comunque, non si verificherebbero se non nel

corso di operazioni, sulle quali ogni previsione sarebbe azzardata. La questione che prima si impone, per quanto riguarda il fianco meridionale dello scacchiere difensivo dell'Europa, non è la difesa sulle Alpi del territorio francese, ma è la difesa dell'Italia al suo confine orientale.

È questa, del resto, la migliore protezione della Francia che non le richiederebbe l'impiego di neppur uno dei suoi *Chasseurs des Alpes*. Lo Stato Maggiore francese lo sa perfettamente, e per questo ha insistito per l'inclusione dell'Italia nel Patto Atlantico; vi pensa meno Montgomery, che ha conservato, in fondo, la mentalità insulare e che, abituato a vincere con una schiacciante superiorità di forze e mezzi, è scettico di fronte alla situazione capovolta, della resistenza con pochi uomini e armi a un avversario preponderante.

*A questo punto l'Autore rivela uno stato d'animo angosciato:*

La difesa dell'Italia. È la ragion d'essere delle nostre Forze Armate; è la condizione prima e vitale dello Stato italiano. Non occorrono sollecitazioni e consigli, per animarci nella organizzazione della miglior difesa possibile delle nostre terre. Tutto quello che si fa, nel campo militare, non ha altro obiettivo. Oggi, poi, questo problema nostro è salito dal piano nazionale a quello internazionale; la nostra partecipazione al Patto Atlantico ci assicura la solidale assistenza, nel nostro sforzo, delle Potenze alleate.

Meno che mai, quindi, è di attualità lo studio, nei suoi aspetti bellici, della frontiera francese, che, per ragioni geografiche note anche agli allievi dei collegi militari, è sempre stata solidissima, e i lembi di territorio strappatici dal trattato di pace l'hanno ancor più rafforzata. Ciò che è veramente attuale, senza con questo volere attribuire alla presente crisi internazio-

nale i caratteri di una minaccia di conflagrazione, è dare la sicurezza al nostro Paese: nell'interesse nostro e della comunità atlantica di cui facciamo parte.

*Nella conclusione però il lettore dell'articolo che recensiamo percepisce un senso, diremmo, di scarsa sicurezza, come di chi esprima speranze della cui realizzazione non si senta molto convinto:*

La difesa del nostro confine orientale non è così semplice come quella delle Alpi francesi. La nostra linea di frontiera non ha valore strategico e i vincoli del trattato di pace l'aprono praticamente ad una supposta invasione. Siamo tornati alla situazione militare anteriore alla prima guerra mondiale, quando avevamo dovuto scegliere, come zona di resistenza, il Tagliamento e l'avevamo organizzata con le due teste di ponte di Codroipo e Latisana, ai fini della manovra. Dovremo ridurci ad una analoga sistemazione, modernizzata, s'intende, in ogni particolare strumentale ed organizzativo?

Il nostro Stato Maggiore ha senza dubbio studiato a fondo il problema, con la perfetta conoscenza dello scacchiere, comune a tutti gli ufficiali italiani di un certo grado ed età. Tuttavia l'interessamento dei maggiori responsabili dell'organizzazione difensiva dell'Occidente sarebbe giustificato e, diremo di più, desiderabile.

Crediamo che se al posto di Montgomery si fosse trovato il generale francese de Lattre de Tassigny, comandante le forze di terra dell'Unione occidentale, non avrebbe trascurato di esaminare sul posto la debole e indifesa frontiera italiana.

*L'ultima frase sembra svelare il retropensiero dell'Autore che è anche il nostro... eccetto la fiducia.*

ABELE MARZI



## XXVI

### IPOTESI DI GUERRA E SERVIZIO DEL LAVORO

("Rivista Aeronautica", n. 12, dicembre 1949; pseudonimo ABELE MARZI)

*Quando la "Rivista Aeronautica" pubblica questo articolo l'Italia ha già aderito al Patto Atlantico. Fin troppo facile, oggi, rilevare che la storia ha dato completamente torto all'irrealistica e utopica tesi della "non belligeranza" qui esposta da M.*

*Il trafiletto redazionale in fondo all'articolo, secondo il quale la Rivista non ha una posizione precisa ed è aperta a tutte le idee, acquista il sapore di una giustificazione tattica in anticipo, per la pubblicazione di siffatte idee. Le obiezioni ai contenuti dell'articolo sono oltre che relativamente facili, prevedibili. Molte di esse si trovano in un articolo coevo a firma Antonio Aviante (molto probabilmente uno pseudonimo) dal titolo Lusinghevole utopia e insopprimibile realtà (n. 5 - maggio 1950 della Rivista).*

*Non ne abbiamo le prove: ma Antonio Aviante potrebbe essere il generale Giulio Costanzi, che in questo caso non è d'accordo con M.. Con lo pseudonimo di STINO da lui esplicitamente indicato come suo, sulla Rivista n. 3 - 4/1946 Costanzi aveva pubblicato un articolo, Forze Armate o neutralità disarmata? nel quale realisticamente prevedeva che in nessun caso l'Italia sarebbe riuscita a rimanere fuori da un futuro conflitto, dove, peraltro, sarebbe stata solo "una piccola pedina di un vasto gioco". Nessuna dichiarazione unilaterale di neutralità avrebbe potuto salvarla: e poiché data la "tragica" situazione economica l'Italia non era in grado di ricostruire da sola proprie Forze Armate efficienti, secondo il Costanzi si trattava solo di decidere se era meglio dichiarare subito ufficialmente una neutralità disarmata (in modo da attenuare almeno i danni di una eventuale occupazione), oppure ricostruire per quanto possibile un apparato militare di difesa. Sempre secondo il Costanzi, solo la costituzione di un corpo internazionale di truppe volontarie avrebbe potuto conciliare le due opposte esigenze: "la nazione o le nazioni al cui blocco l'Italia dovrà appartenere, dovrebbero garantire l'integrità del nostro territorio a loro necessario in caso di*

conflitto, con il corpo internazionale da loro finanziato, e che potrebbe impiegare volontari italiani pur senza compromettere la neutralità ufficiale dell'Italia".

*Anche nel citato articolo del maggio 1950, cioè a oltre un anno dalla firma del Patto Atlantico, Antonio Aviante parte dalla constatazione che i margini effettivi di scelta per l'Italia sono estremamente ridotti: per noi una nuova guerra sarebbe certamente un grande danno, ma "il mondo attuale è quello che è. Non l'abbiamo fatto noi, ora meno che mai. E non possiamo ragionare in teoria, com'è se invece che in una 'marca di frontiera' ci trovassimo nel Paraguay. Del resto nessun Stato di Utopia figura ancora sugli atlanti geografici".*

*La Svizzera è un Paese naturalmente forte e ben armato; la Danimarca - prosegue l'Aviante - è entrata nel Patto Atlantico, dimostrando così che la situazione attuale è ben diversa da quella del 1940, quando tale Stato era neutrale. Una volta scoppiata la guerra, non basterebbe dichiararsi non belligeranti per restarne immuni: data la sua collocazione geografica, l'Italia verrebbe inevitabilmente invasa da uno dei due contendenti e bombardata dall'altro. Non esistono soluzioni alternative per evitare gli inconvenienti economici e militari lamentati da M.; come dimostra l'esperienza della Jugoslavia, orientarsi verso l'URSS non sarebbe certo conveniente. Anche rimanendo "neutrali" e rinunciando agli aiuti del Piano Marshall, non sarebbe possibile evitare la concorrenza americana e risolvere i nostri numerosi problemi economico-sociali, a cominciare dalla disoccupazione: "ebbene, reagiamo pure. Ma in che modo? Possiamo gridare: Abbasso l'Assistenza! Abbasso l'Egoismo! Abbasso la Guerra! E poi? Per le faccende interne è ancora possibile vedercela [...]. Ma per le faccende esterne? [...] c'è qualche altro Paese a cui rivolgerci, meno ostentatamente filantropo, che sia disposto ad ospitare i nostri emigranti, ad abbassare le barriere daziarie, ecc. ecc.? Ci sia indicato, e faremo meglio la nostra scelta".*

Con altri due articoli del marzo e aprile 1950,<sup>1</sup> quando ormai in Corea si sta profilando il primo scontro armato tra i due blocchi, M. estende le sue tesi neutraliste all'intera Europa, sottolineando che tale

Soltanto adesso mi viene sott'occhio un importante discorso che un onorevole generale dell'Esercito pronunciò alla Camera dei Deputati in una seduta estiva nel 1949; egli si proponeva di confutare talune asserzioni di altri oratori, e nell'esordio le riassume; qui le concentro:

*«non esiste grande pericolo di guerra; se la guerra sopravvenisse, l'Italia non ne sarebbe necessariamente coinvolta; in tali condizioni non le conviene aderire a patti militari».*

Pur non potendo riportare quel notevole discorso<sup>2</sup> osservo che le asserzioni, o meglio tesi, cui l'Oratore si riferisce, sono soltanto una aliquota di quelle che gli oppositori del Patto Atlantico hanno prospettato alla Camera e fuori.

L'Oratore sopra citato ha pieno diritto di controbattere soltanto alcune delle tesi che non condivide e trascurare le altre: tuttavia esortiamo il lettore accorto a considerare che la più vigorosa risposta polemica non soltanto non attenua il valore delle tesi non confutate ma subisce attenuazioni da queste; per esempio dalla seguente:

*Il pericolo di guerra esiste: il territorio italiano rischia diventare un campo della lotta; tuttavia gli Italiani non hanno interesse a parteggiare in tale lotta; al contrario hanno interesse a restare non belligeranti, resistendo tanto alle lusinghe quanto alle minacce.*

Dico non belligeranti, perché la neutralità è anzitutto un atteggiamento psicologico e potrebbe non essere realizzabile pur essendo desiderabile; invece la non belligeranza è realizzabile sempre, purché il Governo la mantenga.

Cosicché se l'Italia, non riuscendo ad imitare nella 3<sup>a</sup> guerra mondiale quanto poté la Svizzera nella 2<sup>a</sup>, almeno imiti quanto poté la Danimarca nella 2<sup>a</sup>. E se non riuscisse neppure a questo, ossia se fosse invasa da entrambi i belligeranti, allora dovrebbe, è ben

neutralità deve essere disarmata: ogni commento a queste idee ci pare troppo facile, quindi superfluo.

(F. B.)

evidente che *dovrebbe*, dedicare ogni propria energia a mitigare i danni della lotta che suo malgrado si combatterebbe nel proprio territorio! Altro che aggravare tali danni col parteggiare!

È davvero scoraggiante leggere dissertazioni sul disparere se la bomba atomica ne abbia ammazzati centomila o trecentomila; se per costringere alla resa una grande nazione, ne occorranpo poche decine o qualche migliaio; se i morti furono per ustione o per concussione e se pertanto i ricoveri possano essere così o debbano essere così, se fra i due Colossi ne abbiano disponibili più gli occidentali che gli orientali, se la bomba H farà trionfare la tesi del Douhet; che cosa si può rispondere a costoro, se non che i morti e i morituri non vogliono la guerra; che nulla, dico, nulla può bastare a giustificare la guerra?

Ma non si convincono. Se ne convinceranno allorché si accorgeranno che neppure le loro ragioni hanno convinto chi dovrebbe morire e preferirà vivere, senza dissertare.

(No, non me lo auguro; lo prevedo, lo deploro; ammonisco di non porre gli Italiani per la terza volta, e peggio che nelle altre due, in una alternativa atroce, di fronte a «la guerra che non si doveva fare»).

Naturalmente, per poter concordare nella tesi sin qui esposta ed illustrata, occorre essere convinti:

- a) che la lotta in nessun caso avvantaggerà l'Italia, neanche nel caso vincessero la parte a favore della quale l'Italia si fosse schierata; tale verità a me sembra assiomatica, ma se volessi darne una dimostrazione, dovrei a lungo illustrare la *degradazione* in atto di tutte le nazioni di fronte alle due dominanti, e l'acceleramento fatale di tale degradazione per conseguenza di una nuova guerra;
- b) che, nell'affermativa della prima questione, la non belligeranza non è disonore; è invece disonore, immoralità di fronte a una coscienza moderna, il belligerare allorché, come in questo caso, il movente e lo scopo sono null'altro che sogno di (cosiddetta) gloria e cupidigia di rapina «nazionali» o come si dice «nazionalistici» (a prescindere dagli analoghi moventi di individuo o di classe);
- c) che la persona appassionata per le imprese militari, quegli che per genio o per studio si senta capace di

1. La neutralità dell'Europa desiderio dei conservatori, in "Rivista Aeronautica", n. 3, marzo 1950; Pericoli della pace per l'Europa, in "Rivista Aeronautica", n. 4, aprile 1950 (N.d.C.).

2. La tesi dell'A. può essere giudicata per sé stante, senza riferimenti precisi che possano provocare risentimenti personali (Nota di M.).

far cose nuove nella strategia nella tattica o nella logistica, quegli invasato di avventure guerriere o infiammato di ideologie rosse od azzurre, può sempre cavarsi la voglia arruolandosi nelle Forze Armate più prossime al suo cervello ed al suo cuore<sup>3</sup>;

d) che invece se si parta dalla volontà di essere Italiano, di agire per il bene della Patria (si può anche partire da concezioni diverse ma che qui non discuto), bisogna aver cura di non confondere quel bene e quella volontà con l'interesse della propria categoria di operaio o di capitalista, di militare o di sacerdote.

A questo punto il lettore tipo 1950 può anche sorridere ritenendo di avermi colto in flagrante ingenuità. Ma poiché io stesso ho mangiato la foglia come lui l'ha mangiata, vale la pena di domandarci: ormai siamo in molti ad averla mangiata; a chi dunque saranno destinati tanti scritti, tanti discorsi che per convincere noi sono inutili, visto che ne comprendiamo a volo il movente utilitario di persona o di categoria o di classe?

Tizio vuol farci combattere per la dittatura del proletariato, Caio vuol farci combattere per salvare i propri beni privati dalla dittatura del proletariato.

In mezzo tra i due v'è Sempronio il quale spesso è un militare che non vuol restare disoccupato (e nemmeno inoperoso pensando che l'inoperosità è l'anticamera della disoccupazione); il quale spesso è un burocrate che teme le conseguenze di una riduzione della burocrazia (che in guerra fredda o calda prolifica); il quale è spesso un Abele qual io mi sono che non volle e non vuole macchiarsi di sangue fraterno, ritenendo assai probabile che una guerra civile accompagni una guerra internazionale, il quale pur essendo marziale qual'io mi sono non soltanto nel cognome, ed essendo pronto a combattere e morire per una causa giusta, *non vuole essere preso per micco* a combattere per gli industriali statunitensi o per gli statalisti moscoviti; il quale è spesso eccetera eccetera un Sempronio qualunque.

Chiunque individualmente sia indotto a pensare che la guerra potrà essere per lui un buon affare (perché gli apporti un vantaggio o perché gli eviti un danno), costui diventerà fautore della guerra; del malanno comune non gliene importa, perché ciascu-

no si lusinga di potere personalmente sfuggire ad esso pur profittando del beneficio personale, perché l'egoismo umano è infinito.

Così per esempio il tecnico d'aeroplano nel mentre si lamenta del danno che la guerra perduta gli ha arrecato provocandone la disoccupazione, lamenta altresì che si lasci l'industria aeronautica italiana senza commesse di aeroplani da guerra: quasiché si potessero produrre aeroplani senza consumarli, ossia senza la preparazione e l'esecuzione della guerra che appunto ne consuma in abbondanza dando lavoro a cento tecnici ed operai per ogni dieci uomini che ammazza.

Così il nemico nostro è in noi oltreché fra noi, nel nostro egoismo o meglio nella nostra incongruenza e nella nostra cecità.

Se obietate a quel tecnico che la prossima guerra non gli porterà neppure quel beneficio cui aspira, perché gli aeroplani con i quali i nostri aviatori si uccideranno e uccideranno li fornirà l'immenso «arsenale della democrazia» che trovasi oltre Atlantico; arsenale che vuole produrre, e allargare la «serie» di fabbricazione di ogni prodotto; e vuole vendere, e allargare i mercati di vendita; e per potere produrre e vendere vuole che si consumi; e poiché il consumo civile non basta (neppure con le frequenti catastrofi aviatorie) occorre un consumo più intenso, perché il ciclo produrre-vendere-consumare, non s'arresti.

Se gli obietate tutto questo, lo vedrete sì alquanto «ammosciato», ma dopo un sospiro replicherà che almeno ci lasceranno il lavoro di montare gli aeroplani prodotti dall'arsenale oltremarino e il lavoro di riparare gli aeroplani che si scasseranno, e forse ci lasceranno costruire, sia pure su licenza dei loro brevetti, qualche aeroplano da scuola; e forse chi sa, messa in moto la macchina del produrre-vendere-consumare, può darsi che la loro produzione non basti e lascino, anzi chiedano che si produca anche noi.

A tanto, siamo giunti!

E se gli obietate ancora che pur ammettendo quella ipotesi, la guerra «purtroppo» un giorno terminerà, e la nostra «industria di ripiego» dopo un effimero fiorire sarà ancor più impossibilitata a produrre, perché l'industria d'oltre Atlantico sarà diventata ancor più supercolossale, e come un Moloch insaziabile vorrà ancora produrre-vendere-consumare, e soffocherà le nostre officine italiane, (europee) senza cattiveria e senza malizia, ma così, per la forza incoercibile che la muove, allora il tecnico interlocutore, nonostante abbia alcuni figli, si stringe nelle spalle,

3. Vedere nel fascicolo 7-1949 della «Rivista Aeronautica» a pag. 154 «Forza Armata Atlantica».



sottintendendo «après nous le déluge» accada quel che accada, dopo, purché egli abbia risolto il suo problema contingente.

A tanto, siamo giunti!

La crisi del sistema economico-sociale è veramente giunta al colmo, nella turlupinatura del creare bisogni per poterli soddisfare, causare sofferenze per poterle lenire, provocare distruzioni per poter ricostruire.

Ritorniamo al nostro Sempronio.

Questo Sempronio, questo microelemento di una massa che taluni con tono da superuomini chiamano «amorfa» e «grigia», sovente dai politici è agguantato per il bavero dei suoi umili interessi contingenti e condotto verso la «bella avventura», verso il fatale evento che a detti politici fa comodo.

Ed allora le persone oneste potrebbero augurarsi che tanto quei militari quanto quei burocrati e tutti gli altri milioni di Semproni, sappiano e vogliano differenziarsi dai Tizii e dai Caii, imponendo per il deprecato caso di una guerra un programma d'attività conforme agli interessi nazionali e non contrastante con i propri interessi individuali; in tal modo non saranno spinti alle «adunate oceaniche» per applaudire alla bella avventura.

È concepibile un tale programma? che dia lavoro a militari e burocrati durante una guerra senza renderli favorevoli a partecipare alla guerra?

A mio parere sì.

Bisogna studiarlo nelle sue varie espressioni e condizioni, per poter soddisfare il maggior numero di categorie. Qui ne fo un cenno. È attuabile?

Programma di lavori propri del Genio militare e del Genio civile, *strade e ponti e ferrovie* che eliminino la necessità di far stazionare e transitare le truppe belligeranti nelle città italiane (dovranno essere tutte «città aperte?»), sbarramenti idrici e *gallerie* nelle quali ricoverare industrie vitali all'economia *pacifica* d'un paese tuttavia percorso suo malgrado dalla guerra; *ricoveri* per le popolazioni urbane e rurali, per i semplici gli ignari gli incolpevoli i quali nel totale *sono essi* «la Patria» (la Patria immortale, senza enfasi) almeno tanto quanto lo sono i politici dalle larghe vedute; eccetera eccetera.

Avete letto che cosa occorre per proteggersi dalla bomba H-atomica<sup>4</sup>? bisogna incavernare il più possi-

bile ogni attività pacifica o guerriera, di produzione e di conservazione; occorrerà per sopravvivere, perciò per resistere, una immensa quantità di caverne e di strade per accedervi e di servizi per viverci ed operarvi.

Bisognerebbe cominciassimo a convincerci che nella guerra futura l'*Offesa Aerea* nemica, sulle officine e sui magazzini, non potrà essere neutralizzata dalla Difesa Aerea e dalla Difesa Contraerea, tanto meno dalla Ritorsione Aerea, bensì esclusivamente (e parzialmente) dalla Protezione Antiaerea.

Nel terzo Conflitto mondiale Aeroplani e Missili non potranno neutralizzare Aeroplani e Missili nemici (eccettoché nel limitato campo tattico delle forge terrestri e navali).

Con esplosivo molecolare o peggio con esplosivo atomico, quelle armi hanno raggiunto uno stadio nel quale non è possibile contrapporre una difesa efficace; uno stadio analogo a quello che avevano raggiunto le armi di superficie nel 1° Conflitto mondiale; stadio che nel 2° Conflitto mondiale risultò superato, ciò che fa prevedere che nel... 4° Conflitto mondiale un nuovo stadio potrà sopravvenire.

Ma intanto... it is a long way...

In ogni modo aeroplani supersonici ed autopilotati, missili stratosferici e radioguidati, sono una realtà; e non solo non permetteranno per ora la difesa delle nostre industrie e dei nostri depositi, ma prenderanno a pretesto industrie e depositi per colpire la popolazione innocente, tentando fletterne la resistenza.

I signori teorici della guerra, che sono tanto geniali ed eloquenti nel pronosticare la strategia e la tattica e la logistica e l'organica della offesa e della difesa, debbono spremersi le meningi per studiare la strategia e la tattica e la logistica e l'organica della PROTEZIONE: il resto rischia d'essere una macabra buffonata.

Non v'è altra salvezza che nello scendere in caverna; che nell'allontanare dalla città qualsiasi industria bellica o non bellica; che nell'irregimentare i relativi operai maschi e femmine e ricoverarli efficacemente affinché possano lavorare; che nel distanziare dalle città le vie di comunicazione militare costruendole come strade d'arroccamento, che nel dichiarare aperte, indifese, sgombre di enti militari e d'individui militari le città e... tuttavia organizzare anche in esse un po' di protezione, un po' più di quel pietoso NULLA che caratterizzò da noi il 2° Conflitto, anzi un po'

4. «Rivista Aeronautica», a. 1950, n. 1, p. 21. SOMENZI: *Bomba a idrogeno e difesa antiatomica*.



meglio di quel (omesso l'aggettivo) tentare di mettere le organizzazioni militari al riparo ed al coperto dietro l'inerte popolazione, e perfino dietro le Croci Rosse, e troppo vicino alle bandiere bianco-gialle.

Altrimenti la popolazione si ribellerà alla imprevidenza dei Governanti, ed un giorno farà un 8 settembre in più grande stile.

Anzi la guerra civile, la guerriglia partigiana (*che sarà in ogni modo la caratteristica più saliente del 3° Conflitto*) ne trarrà incremento massimo, tale che una notevole parte degli strateghi d'oggi s'accorgeranno d'aver previsto... la guerra di ieri! Vi sarebbe da ridere se non vi fosse troppo da piangere!

Sono o non sono opere di diretto *interesse militare* anche se destinate in parte all'alloggio dei civili?

E se sono militari non sono di pertinenza degli organismi militari?

Non sono abbastanza nobili i lavori propri dell'Arma del Genio per i militari delle altre Armi? Credo di sì.

Non sarebbero abbastanza addestrativi i cantieri per tali opere e i servizi logistici connessi? Credo che lo sarebbero più che le caserme cittadine e le parate celebrative.

Non sono strumenti di guerra le macchine scavatrici, livellatrici, perforatrici? Del resto vivendo a preferenza nei campi e sui monti sarebbe possibile, più che vivendo in guarnigioni, interpolare esercitazioni strettamente guerresche.

In tempo di guerra, questo popolo italiano, questo popolo civile, che non vuole uccidere ma lavorare (*«questa è la guerra che noi vogliamo»*) sarebbe rispettato dall'occupante, anzi blandito, e l'occupante pagherebbe volentieri le spese di lavori quali sopra elencati (strade, ponti, ferrovie, gallerie, ricoveri, sbarramenti idrici e riattamenti di ciò che la guerra andrà distruggendo) perché quei lavori gioverebbero anche a lui.

È perfettamente concepibile un «servizio del lavoro» che occupi i militari della forza armata terrestre senza renderla imbecille, qualora una *vera* necessità di guerreggiare sopravvenisse.

In una tale – prebellica e guerra durante – attuazione di lavori militari e civili, v'è gloria per tutti militari e civili, v'è rischio, perciò merito per tutti, v'è sacrificio per tutti, v'è per tutti possibilità di dimostrare senso del dovere, dell'onore, del patriottismo; dimostrare intelligenza e sapienza; nessuno sarà disoccupato; nessuno sarà posto nel dilemma di coscienza

di cui fu posto l'8 settembre 1943, o anche peggiore, anzi assai peggiore, dilemma tale da far fremere, pensando non soltanto ai Morti invano, ma ancor più ai Morti tacciati di tradimento.

In quanto ai politici che s'appellano al senso «storico», non vengano a raccontare frottole a un popolo che ha combattuto a duro prezzo due guerre, perdendo nella seconda per voler troppo, ciò che di troppo poco aveva guadagnato nella prima.

Senso storico? non l'hanno se non tengono conto che la demolizione della Turchia creò l'Albania e la Grecia, che la demolizione dell'Austria creò la Jugoslavia e la Cecoslovacchia, che la demolizione della Germania ha rinforzato la Russia, che la demolizione del Giappone ha rafforzato l'India e l'Indocina; che a tanta fatica inutile per demolire un nemico creandone un altro, fa raddoppio il fatale sorgere di altre forze antagoniste, come avverrà con gli incoraggiamenti alla Lega Araba che ci troveremo tra i piedi in Mediterraneo, con gli incoraggiamenti alla nuova Germania e al nuovo Giappone, con la demolizione dell'Impero Inglese, che fanno sorgere autonomi paesi che poi avanzeranno le loro pretese. Ma comunque queste azioni e reazioni si manifestano, gli umili soffrono e pagano col sangue gli errori che i superbi commettono e non pagano mai.

«Ma che non ha a venire, il giorno del giudizio?».

Belligerando, *nelle condizioni che si profilano*, anche un popolo di 45 milioni rischia d'essere elemento trascurabile pel grosso cobelligerante se questo fosse vincitore, e rischia di pagare salato l'intervento se il vincitore fosse il grosso avversario; chi ce lo fa fare? Lo spirito del giocatore alla roulette, non certo lo spirito del costruttore paziente e tenace, lo spirito «fascista» qualcuno dice, non quello democratico, aggiungo io.

Gli industriali che sono soffocati dalla concorrenza d'oltremare; i commercianti che vedono i mercati esteri tradizionali invasi dall'imperialismo economico; i tecnici che vorrebbero emigrare trovando qui troppe porte chiuse; tutti costoro debbono reagire all'euforia dei piani erp-assistenziali e all'egoismo delle rivalità interne; reagire contro i nuovi politici e i nuovi strateghi che vogliono portarci alla malora per la terza volta.

Quei grandi Paesi, specie di lingua inglese, tanto ostentatamente filantropi, che attendono la nostra riconoscenza e chiedono la nostra solidarietà, potrebbero meglio dimostrarcì la solidarietà loro, abbassando le barriere daziarie senza contropartita, abolendo

gli ostacoli alla emigrazione dall'Italia superpopolata, dalla Germania superpopolata, dal Giappone superpopolato, verso tante regioni disabitate del Nord America del Sud Africa dell'Australia.

*One World?* ce lo dimostrino, dopo di che saremo solidali per il *Mondo Unico*.

Mentre scrivo la lampada sul mio tavolo s'affievolisce e si spegne: «manca la corrente»; nel *loro mondo* non accade, dunque non è «un solo mondo». Poiché le lampade si spengono, auspichiamo che sorga il sole. «Non vogliamo ingannare i nostri figli come fummo ingannati noi».



## XXVII

### ANTISTENE E LE MENZOGNE CONVENZIONALI ("Rivista Aeronautica", n. 4, aprile 1950; pseudonimo ABELE MARZI)

*Le idee di M. sulla collocazione internazionale dell'Italia e dell'Europa non possono non suscitare tra i lettori della Rivista un "forte dissenso", che egli vuole manifestamente controbattere rievocando la figura filosofica classica di Antistene e con essa tendendo a identificarsi, fino a farla ritenere un implicito riferimento anche per il suo approccio passato e presente alla problematica d'impiego dell'Arma aerea.*

*Ne derivano interessanti considerazioni sulla ricerca della verità e su un'interpretazione "laica" della storia recente e della realtà del momento, nella quale, però, la parte finale colloca sullo stesso piano le fondamenta morali, storiche, culturali della democrazia occidentale (personificata dagli Stati Uniti) e l'ideologia comunista (personificata dalla Russia). Se si ricollega l'esaltazione della figura di Antistene agli altri suoi articoli – per così dire, non aeronautici – dell'epoca, viene da chiedersi dove M. vuol arrivare con concetti che oscillano tra la totale utopia e un realismo solo apparente, che poi finisce paradossalmente per oscurare "pezzi" importanti della realtà.*

*Si tratta forse di una provocazione, di un invito a ragionare con la propria testa, a non accettare a scatola chiusa, verità rivelate da chicchessia? ma anche se così fosse, come non tener conto del clima e delle esigenze psicologiche della guerra fredda in una rivista militare?*

*Signor Direttore; Ella benignamente mi comunica esserLe giunte lettere di forte dissenso dai punti di vista che vado di tratto in tratto esponendo nelle pagine della Rivista dov'Ella mi concede ospitalità; ed aggiunge che in tali lettere Le chiedono notizie sulla identità mia, ed Ella ha risposto esibendo le «avvertenze» circa la Collaborazione che da cinque anni sono stampate nella seconda pagina della sua copertina.*

*La ringrazio d'aver così difeso contro aspiranti funzionari del Minculpop l'obiettività ch'è vanto della Rivista Aeronautica attuale.*

*Comunque sia, non c'è dubbio che questo scritto di M. è dolorosa espressione del disagio morale e della crisi di valori – della Nazione prima ancor che delle Forze Armate – che fa seguito alla sconfitta, al trauma dell'8 settembre 1943 e alle sfavorevoli circostanze nelle quali inevitabilmente è avvenuta la ricostruzione anche morale delle Forze Armate. Magra consolazione, i problemi di coscienza, di scelta, di fedeltà ai principi ecc. che ne derivano per buona parte dei Quadri, hanno qualche analogia con quelli affrontati dai Quadri delle Forze Armate spagnole nella guerra civile 1936-1939, e con quelli francesi dopo la débacle del 1940.*

*Non avendo vissuto la realtà di quei giorni, non ci sentiamo di emettere giudizi categorici e distribuire ragioni e torti. Crediamo solo di fare cosa utile pubblicando integralmente, alla fine dell'articolo di M., la contestazione e le considerazioni ("Rivista Aeronautica" n. 8/1950) di certo Clemente Timbretti (uno pseudonimo?) che sicuramente è un altro ufficiale dell'epoca; non è tuttavia escluso che tale contestazione possa essere stata scritta dallo stesso M., per "bilanciare" le sue affermazioni su questo articolo. Oltre che l'amore di M. per pseudonimi e trasformismi, induce a formulare questa ipotesi anche lo stile... mecozziano del Timbretti.*

(F. B.)

*Mi permetto aggiungere che non soltanto «i concetti espressi importano assai più delle persone che li esprimono», ma i concetti hanno valore anche se le persone che li esprimono nutrano opinioni diverse; in questo io sono un po' più evoluto di Antistene<sup>1</sup>.*

1. Riporto un prezioso articoletto a firma g.d. il quale, coerente alle proprie idee, non mi vorrà male se cito anche il periodico dove fu pubblicato sotto il titolo: *Gli Idoli*.

«Sebbene dai retori del suo tempo Antistene venisse giudicato uno stravagante ed uno scriteriato non gradito agli uomini ed agli dei, è fuori discussione che lo si deve considerare come uno, se non

Infatti egli «giurava sulla propria verità, ma non voleva si giurasse in lui»; io invece ritengo che *la mia verità* non debba nemmeno interessare ad alcuno, e mi faccio un dovere d' esporre alcuni aspetti della realtà, alcuni «punti di vista», anche senza condividerli o almeno condividendoli non interamente.

Sono piuttosto dell'opinione di Li-pe-jang detto Lao-tze<sup>2</sup>.

Ho il solo intento di coadiuvare gli sforzi che alcuni fanno per scuotersi dalla pigrizia intellettuale e dalla apatia etica, per «rendersi conto» della verità, per «guardarsi dentro» infine per spezzare la cerchia delle *menzogne convenzionali* che ci opprimono e provano il contrasto fra quanto la nostra coscienza sente e quanto siamo indotti ad operare nella convivenza.

*segue* : nota n. 1

L'unico, dei filosofi che furono conseguenti col proprio modo di ragionare sull'obbligo morale per l'individuo prigioniero di ubbidienze, di pregiudizi, di paure e di pazzesche ambizioni, di darsi una propria personalità, in clima di indipendenza. Antistene fu conseguente con se stesso e leale col suo prossimo. Egli giurava sulla propria verità, ma non voleva che si giurasse in lui. Quella ch'egli credeva verità non voleva imporla a nessuno; la esponeva, la propagandava per diffonderla, ma non perché la sua persona si sostituisse a quella nella coscienza dei suoi ascoltatori. Perciò un giorno minacciò col bastone un discepolo che voleva seguirlo, *voleva attaccarsi ai panni del maestro*.

Antistene ebbe denigratori ed ammiratori e perfino imitatori non sempre alla sua altezza. Molto del suo pensiero corrosivo d'idolatrie rivisse nel pensiero di altri predicatori di libertà. Non si è avuta però dopo di lui notizia di altri maestri che prendessero a legnate i discepoli cortigiani, i seguaci che seguono non un insegnamento, non un'idea, ma un uomo. Sono tanti invece quelli che hanno fatto del loro meglio per tirarsi dietro cortei di discepoli e di proseliti, che hanno provato e che provano un intimo godimento voluttuoso nel sapersi venerati e onorati e ritenuti indispensabili come oracoli di un dio o di una idea.

Ora specialmente l'uomo che predica libertà ha l'obbligo, se rispetta se stesso, se non è un povero comune ambizioso, di respingere ogni servitù nei propri confronti, e di non accettare consensi ch'egli sa dovuti al proprio ascendente personale. Consensi che vanno a lui più che alle dottrine da lui esposte.

Se vuole educare a libertà e sentire se stesso moralmente libero e riconoscersi di fatto superiore alle debolezze umane, deve minacciare legnate a chiunque con l'adorazione e l'accettazione indiscussa del suo verbo viene ad umiliarlo dandogli grado di caporale che guida una pattuglia.

Antistene minacciando col bastone il discepolo che voleva trasformarsi in seguace volle insegnare a quello e provare a se stesso che non si deve seguire nessuno, né lasciarsi seguire. Chi crede nel maestro che non sbaglia, chi lo ritiene infallibile, è nato per essere schiavo dei capi che lo conducono. E il maestro che si crede infallibile finisce tirannello.

Non sta fra queste menzogne la parola «democrazia»?

Non è frutto di tale contrasto la tragedia che l'8 settembre divise gli Italiani in *nordisti*, *sudisti*, ognuno dei quali riteneva di compiere il proprio dovere, nonché *centristi* che ebbero pena tanto di chi applaudiva ai nemici di ieri, quanto di chi seguiva un governo ribelle? (come vede non parlo dei doppiogiochisti, né dei profittatori, né dei borsaneristi). Non dipende per esempio dalla pigrizia intellettuale e dalla apatia etica (o anche insensibilità morale) che tuttora ci opprimono, se dopo tante prove non ci è ancora possibile renderci conto:

- a) se il processo di Norimberga sia stato una mascalzonata dei vincitori, oppure un legittimo mezzo di punire i principali criminali di guerra<sup>3</sup>; perciò se un comandante rischia d'essere incriminato per atti di guerra;
- b) se l'attentato di von Stauffenberg contro Hitler, ed in genere il complotto cui parteciparono tanti «eroi» da Rommel a Canaris, da Hammerstein a von

Se il discepolo si giustifica con la volontà di sapere, col bisogno di conoscere, il seguace confessa la propria inclinazione a ubbidire, a, come rinunciario della propria personalità, seguire un capo che pensa per lui, decide per lui. E il maestro che si rallegra di tanta povera capacità al ragionare in quelli che ha fatto proseliti della propria persona, livella a zero il valore dei meriti che gli sono peculiari.

Nel nostro movimento non ci dovrebbe esser posto né per idoli né per idolatri, né per condottieri, né per seguaci.

Chi più sa, più deve dare per un sentito obbligo morale di far partecipare gli altri delle conoscenze da lui acquisite e non per trarne diritto di supremazia impositiva. E nel nostro movimento non dovrebbero trovarvi posto gli idolatri che giurano in Tizio o Caio.

I proselitismi personali nel nostro movimento sono deleteri alla formazione della coscienza individuale e vi funzionano come quinte colonne dell'autoritarismo».

2. Vedere l'aureo «Libro della Via e della Virtù»; ne esiste una traduzione italiana di J. Evola, dalla quale riporto due pensieri:

«Il Perfetto per porsi al culmine vela il suo io; onde è al disopra senza costringere, è al culmine senza umiliare».

«Quelli, fra gli antichi, che possedevano la Via non illuminavano il popolo, ma lo mantenevano nella ignara semplicità; è difficile governare un popolo colto».

Si pensi che queste parole furono scritte nel VII secolo avanti Cristo e che tuttora il metodo di governo esoterico, causa di ogni simonia, è ben lungi dall'essere soppresso.

Comunque si vede che anche allora, e tuttora, per ciascun paese del mondo il sole sorge sempre ad oriente e tramonta sempre ad occidente.

3. Vedere: ROBERT H. JACKSON: *Il processo di Norimberga*.



Hassell, fu una legittima rivolta contro un pazzoide che mandava in rovina la Germania e l'Europa, oppure un bieco tradimento contro un governo legittimo per riconoscimento internazionale, e legittimato nei tempi lieti dal plauso della stragrande maggioranza dei tedeschi<sup>4</sup>;

- c) se analogamente il Conte Ciano in Italia, facendosi centro d'una tendenza antitedesca viva fra gli stati maggiori delle tre FF.AA. e fra gli uomini politici che *può aver portato* a «intelligenze col nemico»<sup>5</sup>, fosse un patriota o un fellone;
- d) se oggidi un «obiettore di coscienza» in Italia (in Inghilterra, Stati Uniti, Australia, Canada, Danimarca, Svezia, Norvegia, Olanda, ecc. la cosa è diversa) sia un reo da condannare od un virtuoso da esaltare<sup>6</sup>;
- e) se chi rifiuti obbedienza a leggi inique secondo la definizione del Sommo Pontefice sia un pessimo cittadino od un ottimo cristiano<sup>7</sup>;
- f) se in tempi di maggioranza politica aleatoria il cittadino chiamato alle armi «per coscrizione» giuri per la maggioranza di ieri (monarchica) o per la maggioranza di oggi (repubblicana); per quella di oggi (democristiana) o per quella di domani (che potrebbe esser comunista); oppure in ciascun momento per la maggioranza e l'autorità «della giornata», e questo costituisca una «educazione del carattere»;
- g) se posto di fronte ad una guerra di conquista, o che comunque egli giudichi ingiusta, ancorché proclamata da un governo «legittimo», un militare di carriera possa senza deplorazione dimettersi;

4. Vedere: ALLEN W. DULLES: *L'Allemagne Souterraine*. Questo libro come i precedenti è in vendita anche presso la Libreria degli Aviatori, Viale Giulio Cesare 54 rosso - Roma.

5. Vedi: MAUGERI: *From the Ashes of disgrace*.

Vedi: EMILIO CANEVARI: *La Guerra italiana*. Retrosce della disfatta - Tre volumi ricchissimi di documentazioni.

6. Per chi volesse istruirsi sull'argomento elenco alcune istituzioni inglesi ed americane che editano pubblicazioni (la suddetta Libreria non ne vende):

- American Friends Service Committee - 20 South Twelfth Street, Philadelphia, 7 P. (U.S.A.);
- National Service Board for Religious Objectors - 941 Massachusetts Avenue, N.W. Washington D.C. (U.S.A.);
- Central Board for Conscientious Objectors - Peace Pledge Union, 6 Endsleigh Street, London W.C. 1 (Inghilterra);
- War-Resistance and World Community, 3 Blackstock Road, London N. (Inghilterra).

7. Un deputato democristiano recentemente alla Camera ha esclamato: «In democrazia non esistono leggi inique».

b) se i beneficiati dall'art. 16 del trattato di pace con l'Italia siano traditori spudorati da linciare, giacché purtroppo non si possono legalmente incriminare; o siano benemeriti patrioti i quali seguirono la voce della coscienza e preferirono (come gli anarchici in un «attentato» o come i rivoluzionari in una sommossa) il sacrificio di molti innocenti al trionfo di pochi colpevoli;

- k) se (come nel progredire della storia non si concepisce più che sia legittima una fedeltà feudale, né che sia legittima una fedeltà ad un re)<sup>8</sup> si stia alla vigilia di non concepire più che sia legittima la fedeltà alla NAZIONE; al contrario che la coscienza umana cominci (o ricominci) a ritenere legittima la fedeltà ad una IDEA (religiosa o sociale) trascendente i confini della nazione, la quale oltre ad essere un territorio geografico è una astrazione morale collettiva dietro cui giocano grossi interessi materiali privati;
- i) eccetera eccetera.

Ho voluto enumerare alcune dubitazioni a scopo di dare qualche esempio del profondo travaglio in cui si trova la coscienza moderna che ha ripudiato ogni «magister dixit» ma non sa ancora trovare un punto d'appoggio di concreta consistenza nei più gravi come e nei più semplici eventi della vita; dico un punto d'appoggio non artificiale, non convenzionale; per *elevarsi* non basta afferrare se stessi per i capelli e tirare verso l'alto.

Come vede, caro Direttore, non soltanto non conta la mia identità, ma neppure consta se le idee che espongo s'identifichino con le mie.

Quando qualcuno, posto di fronte a dimostrazioni relative alle menzogne convenzionali più correnti, Le obietti atterrito che in tal modo: «vengono a mancare i fondamenti... ecc. ecc.» non si allarmi; è certo una Persona troppo giovane, dato che «la vita comincia a quaranta anni»<sup>9</sup>.

Una sola cosa importa, al di là d'ogni coercizione: cercare la verità essenziale, e... quando si ritenga

8. Dico i re per diritto divino; tali fedeltà si riferivano ai diritti d'una Persona, non ad una patria, ad una nazione, ad uno stato. È notissima la frase di Luigi XIV «L'Etat c'est moi», che non era espressione di mero orgoglio bensì dichiarazione di principio. Per il passaggio dall'idea feudale a quella reale ed a quella nazionale, e per il conflitto di esse con l'idea ecclesiastica, confronta tra l'altro Shaw-Santa Giovanna, specialmente nella prefazione.

(Certo si potrebbero fare citazioni più peregrine!).

9. Un nulla di fronte ai millenni durante i quali parecchie volte i *fondamenti* si tramutarono.

d'averla trovata non essere troppo fanatici nel sostenerla, né tanto ingenui da volerla imporre altrui (sia sincero signor Direttore, anche Lei nel passato è stato soddisfatto nel sentirsi chiamare «apostolo»?).

Tanto più che, giunti ad un passo estremo, non soltanto la vipera della menzogna morde il ciarlatano che l'ha propalata, ma ogni verità umana diventa caduca.

Adesso che l'ho annoiato abbastanza, si goda il seguente epigramma<sup>10</sup> ch'è quasi il sunto di quanto sopra:

### DEI PRINCIPI ASSOLUTI E DELLE MENZOGNE CONVENZIONALI

(AUTORE: CLEMENTE TIMBRETTI)

(«Rivista Aeronautica», n. 8 - agosto 1950)

I concetti espressi contano assai più delle persone che li esprimono:

Condivido, e non mi costa fatica, l'affermazione ripetuta da Abele Marzi nel suo articolo: «Antistene e le menzogne convenzionali» pubblicato nel fascicolo n. 4 della Rivista Aeronautica, ma sottolineo anche, e con maggior rilievo, l'affermazione secondo cui: «i concetti hanno valore anche se le persone che li esprimono nutrono opinioni diverse».

Quando l'autore con caustica ironia dice: «Quando qualcuno, posto di fronte a dimostrazioni relative alle menzogne convenzionali più correnti, Le obietti atterrito che in tale modo vengono a mancare i fondamenti ecc. ecc. non si allarmi; è certo una Persona troppo giovane dato che la vita comincia a quarant'anni», esprime un concetto pessimistico da cui potrebbe anche dissentire, secondo l'affermazione sopracitata.

Mi pare di dover rilevare che ciò significa, se non sbaglio, un po' come tirare il sasso e nascondere la mano, giacché affermare per esempio un concetto che potrebbe essere importante come quello che si può far discendere dalle dubitazioni elencate nell'articolo sopradetto (importante quale implicita negazione di principi fin qui ritenuti sostanziali e non soltanto

*I Russi ammazzeran chi pensa bene,  
gli Americani quei che pensan male.  
Per far dispetto a chi la pensa bene  
ci metteremo tutti a pensar male.  
Ma che cosa vuol dire pensar bene?  
Tutto vuol dire fuor che pensar male.  
E pensar male vuol dir pensare bene  
in modo tal ch'è come pensar male.*

La saluto caramente.

formali), ed eventualmente non dividerlo, parrebbe non precisamente coerente, sempre che anche la coerenza non appartenga al novero delle menzogne convenzionali.

Tuttavia l'ironia a cui ho sopra accennato, può lasciare qualche dubbio sulla natura dei sentimenti che, secondo me, sembrano derivare da tale negazione, ed è perciò che non intendo polemizzare con Abele Marzi di cui apprezzo anzi l'obiettività e direi viva realtà di taluni argomenti, nonché lo stile brillante e scanzonato con cui vengono esposti.

No! M'interessano le affermazioni sopradette e particolarmente l'avvertimento: «Quando qualcuno ecc...», perché quest'ultimo mi pare un indice dell'abito mentale ormai così diffuso, che tende a vuotare del loro contenuto ogni valore ideale, quei valori che il Marzi definisce, non so se con convinzione o ironia, «menzogne convenzionali»; perché infine io potrei essere, e naturalmente in buona fede, secondo la definizione di cui sopra, una «Persona troppo giovane» che si diletta ancora di «dimostrazioni relative alle menzogne convenzionali più correnti».

Ognuno ha le sue convinzioni personali ed un suo modo di pensare e non me la prendo con l'Autore se, in pieno diritto, esprime le sue. Dirò anche di più. Sono perfettamente convinto che le sue dubitazioni discendono da una situazione di fatto e non viceversa e perciò la negazione cui ho accennato, può avere effetti molto relativi, anzi è possibile non ne abbia affatto.

Non contraddico il Marzi se non nel fatto che pur esistendo una tale situazione di fatto, un'inevitabile travaglio morale, quali costituiscono appunto lo sfondo delle sue dubitazioni, ciò non è sufficiente, a mio avviso, per assegnare un valore puramente convenzionale a taluni principi definendoli «menzogne convenzionali» e, se questa è l'intenzione dell'Autore, essa mi sembra, in verità, un po' arrischiata. Tale è la

10. È intitolato «Le quattro libertà» e si trova nel libro di Malaparte «Il battibecco», vendibile presso la Libreria degli Aviatori - Viale Giulio Cesare, 54 rosso (angolo via Lepanto), Roma a lire 500.

questione, oggetto delle mie presenti divagazioni, e poiché mi interessa, e credo interessi anche altri, gli sono grato per avermi data l'occasione di porre in chiari e semplici termini la seguente alternativa, ed alcuni altri quesiti conseguenti.

Sono i principi (taluni principi, ad esempio la fedeltà, il giuramento, l'intransigenza morale ecc. ecc.) di valore relativo contingente e perciò convenzionali, o sono le coscienze che, dato il progressivo ed a quanto pare inarrestabile sfaldamento morale, più non s'adeguano alla integrità di essi?

In altri termini ancora: È necessario rivedere, riformare i principi divenuti troppo rigidi, od è necessario ridurre (se ciò è ancor possibile) le coscienze?

Mi rendo conto che la risposta non è facile, ma che l'importanza degli interrogativi non sia da sottovalutare, mi sembra fin troppo evidente.

L'Autore afferma ancora più oltre, accennando al profondo travaglio in cui si trova la «coscienza moderna, che questa, ripudiato ogni *magister dixit*, non sa ancora trovare un punto di appoggio di concreta consistenza nei più gravi come nei più semplici eventi della vita... un punto d'appoggio non artificiale ecc.».

Ecco il punto!

Superati taluni principi o punti d'appoggio convenzionali, sui quali si resse fin'ora la civile convivenza dei popoli e dai quali trassero origine, nelle diverse epoche, non poche nobili affermazioni della coscienza umana, vuotati d'ogni attributo alcuni cardini morali fin qui concepiti come supremi regolatori della civile convivenza, quali ad esempio la fede religiosa, quella nazionale, la fedeltà ad una parola volontariamente data, un giuramento liberamente sottoscritto, ecc. ecc., quale altro punto d'appoggio rimane, non dirò a tutti, ma a gran parte degli uomini in cui l'intelletto e la facoltà di distinguere tra il bene ed il male, tra il dritto e l'obliquo, non raggiungono altezze accessibili solo a pochi eletti?

Afferma ancora l'Autore: «Una sola cosa importa al di là di ogni coercizione, cercare la verità essenziale... e quando si ritenga di averla trovata non essere troppo fanatici nel sostenerla, ecc. ecc...».

Giustissimo! Ma, a parte l'opportunità di essere più o meno fanatici nel sostenerla, c'è qualcuno che sia in grado di affermare con sicurezza: questa è la verità e non quella!

È possibile ad esempio supporre in una massa rilevante di uomini, il minimo delle facoltà necessarie atte a identificare la verità od a limitare con sufficiente

approssimazione dove cominci e dove termini la moralità di una linea di condotta in una determinata circostanza?

Evidentemente una morale saldamente intesa (quindi non convenzionale) costituisce ciò che l'Autore definisce un punto d'appoggio di concreta consistenza, ma egli stesso afferma che nella tragedia dell'8 settembre 1943, gli Italiani divisi in nordisti e sudisti (non sarebbe più opportuno definirli in aderenti al Governo di Salò ed a quello legittimo?) credettero gli uni e gli altri di compiere il proprio dovere e di aver quindi, si potrebbe supporre, identificata la verità in nome di una morale, d'una disciplina non convenzionali, ma sostanziali. Ovviamente per gli uni era morale un Governo piuttosto che l'altro e viceversa, e tuttavia se non erro, la morale non può essere che una sola e forse non sarà e non verrà mai dimostrato a sufficienza chi di essa fosse il legittimo assertore. Ed intanto i fratelli uccisero i fratelli ed una ventata di odi violenti, di stragi, di basse vendette si abbatté in nome delle due morali sulle contrade d'Italia, seminando germi di dissoluzione nazionale, di rivolte, di vendette non soddisfatte, latenti più che mai nei recessi delle coscienze ottenebrate.

Mancava, è evidente in tale circostanza, un sostanziale punto d'appoggio e la morale come libera interpretazione dei suoi limiti, guida delle coscienze, non poté essere sufficiente sostegno nella strada maestra da percorrere. Non poté costituire un valido punto di appoggio quale avrebbe potuto essere, ad esempio, un giuramento di fedeltà (menzogna convenzionale) saldamente inteso ed osservato da tutti coloro che, in minor o maggior misura, furono attori dell'immensa tragedia.

A questo punto s'innesta il travaglio morale che forma il substrato dei nove interrogativi posti dall'Autore. A questo punto può porsi il seguente dilemma:

Credere ancora in un principio che potrebbe essere convenzionale, circoscritto entro termini precisi, ponendo in essi una inviolabilità morale, o credere e di conseguenza uniformarsi, ad un concetto morale superiore, che non impegni l'individuo se non nella misura che gli verrà dettata dalla libera interpretazione in determinate circostanze, del proprio concetto di morale intesa in senso assoluto ed individuale?

È nella seconda ipotesi che, mi pare, tutti gli interrogativi sopraccennati possono avere una duplice affermativa risposta.

È nella seconda ipotesi, mi pare, che il Col. Stauffenberg ed i suoi compagni di congiura potevano ritenere d'agire su di un piano strettamente morale nella



rivolta contro Hitler, che pure deteneva il potere «legittimo» per riconoscimento «internazionale». Ciò potrebbe infirmare il principio da me sostenuto, ma io penso invece che essi appartenessero a quei pochi eletti cui ho sopra accennato e per i quali sono senza dubbio inutili le menzogne convenzionali.

È ancora nella seconda ipotesi che qualcuno potrebbe ritenere aver agito Hitler ed i suoi accoliti su di un piano egualmente morale, mirando freddamente o fanaticamente, secondo una loro morale, attraverso una tragica e paurosa catarsi, ad una rigenerazione dell'Europa o più audacemente del mondo.

Ma quanti spaventosi delitti in nome di quella morale!

Evidentemente il significato di morale ha confini che vanno oltre la possibilità di comprensione di gran parte degli uomini.

Di qui la necessità, secondo me, di porre ad essa dei limiti convenzionali ma che dovrebbero avere, per tacito consenso di ognuno, valori di assoluto.

Così per l'onestà intesa nel senso che non è lecito rubare al ladro (alludo al ladro od ai ladri cui la legge nulla può fare, ad esempio il commerciante disonesto, l'industriale che sfrutta l'operaio ecc.), mentre da una più larga e libera interpretazione potrebbe essere morale togliere ad essi il mal tolto ad altri.

Così ad un soldato, preciserò per maggior evidenza, ad un Ufficiale in S.P.E., non dovrebbe essere lecito venir meno al proprio dovere, al giuramento liberamente prestato al potere legittimo, fino a che questo conserva nei modi prescritti dalla prassi giuridico-costituzionale, od in omaggio alla volontà della maggior parte del popolo, il suo carattere di legittimità, allegando il motivo che altri mancò per primo (e ciò non per autorevole dimostrazione, ma per presunzione soggettiva, vedi ad es. Vittorio Emanuele e Badoglio), o perché ad un dato punto ritiene che il potere a cui è legato da un giuramento, abbia perduto il suo carattere di legittimità e non risponda al concetto di morale che egli ha dei fenomeni e delle persone in causa in una data circostanza. O peggio uniformando la sua condotta ad esigenze familiari o timori di rappresaglie, sostenendo che era suo dovere morale provvedere innanzi tutto alla salvezza ed al benessere della propria famiglia.

Affronto con ciò particolarmente gli interrogativi f), g), h) e k) posti dall'Autore, perché mi sembrano quelli che più potrebbero caratterizzare avvenimenti possibili, o meglio, prevedibili, e come quelli che furono oggetto della tragedia 8 settembre 1943-aprile

1945, tanto più che il triste fenomeno della guerra, perduto il carattere ed i movimenti nazionali, va sempre più affermandosi in quelli ideologici.

Vorrei qui avvertire ancora una volta che, forse, io persisto diabolicamente nell'errore di considerare la possibilità o meglio la necessità di assegnare al convenzionale, al relativo un valore assoluto. Necessità riaffermata in un mio scritto precedente sulle colonne di questa stessa Rivista.

Sarei in altre parole una di quelle «Persone troppo giovani» cui accenna l'Autore, ed in conseguenza di ciò mi si faccia grazia se le considerazioni che svolgo appaiono avventate od ingenui.

Ciò premesso, io porrò dunque due semplici quesiti che m'interessano fortemente, e con me credo, migliaia d'altri. Potremmo un giorno, magari non lontano, essere chiamati a risolverli direttamente ed inopinatamente senza possibilità di una preventiva consultazione con la nostra coscienza, sulla moralità o meno della condotta da seguire. Parliamone dunque fin che c'è tempo. Essi investono il dilemma sopraccennato.

1. Posto che in un angolo qualsiasi d'Italia si costituisse un Governo in opposizione a quello attuale (legittimo) ed un Ufficiale in S.P.E. ritenesse, sia pure in piena purità di spirito, ma soggettivamente, che un tale governo rappresenti sinceramente gli interessi della Nazione, e per tale induzione dettata da una libera interpretazione del concetto morale o della verità, si schierasse apertamente a fianco di esso coordinando magari la sua azione con quella di un Governo o Stato estero che a sua volta fiancheggi tale Governo, potrebbe, chiedo, questo Ufficiale, se la parte a cui ha aderito soccombesse, essere accusato e perseguito per reato di tradimento?
2. Posto che si verificasse la predetta circostanza e ritenendo l'Ufficiale che innanzi tutto vadano i suoi doveri familiari, ivi compreso quello di preservare sé e la propria famiglia da eventuali rappresaglie, decidesse di non partecipare per nessuna delle due parti, sia perché ciò s'accorda con i suoi doveri familiari e la propria incolumità, oppure perché non ritiene l'azione di entrambe sufficientemente sostenuta dal suo concetto di morale, sottraendosi così in un modo o nell'altro al suo dovere (dovere potrebbe essere una menzogna convenzionale, diremo quindi quello che dovrebbe essere il suo dovere), perché la morale come egli la intende, gli addita che quella è la via da percorrere e non altre, potrebbe io credo, quell'Ufficiale essere accusato e perseguito da chicchessia per reato di tradimento?



Dopo quanto è avvenuto da noi, posteriormente all'aprile 1945, direi di no!

Secondo le mie tradizioni (convenzionali, ormai evidentemente superate, ma per me, persona ancor troppo giovane, sempre valide), direi di sì.

Dico di sì in omaggio a quanto ho cercato di dimostrare più sopra sulla necessità di limitare mediamente ed umanamente il concetto di morale. Dico sì, perché la recente esperienza dimostra a quali eccessi e confusione possa portare la libera interpretazione dei concetti assoluti. E questo nel caso ideale, cioè quello in cui questi sono veramente sentiti, perché diversamente tale interpretazione potrebbe servire di facile schermo ad azioni e pensieri meno nobili.

Dico di sì, soprattutto perché il futuro, e speriamo non prossimo, potrebbe serbarci qualche amara sorpresa, conseguenza del trionfo della libera interpretazione dei concetti assoluti o sostanziali e della teoria delle «menzogne convenzionali».

Citerò un sol esempio: Nella motivazione delle punizioni disciplinari, anche le più gravi, comminate ad Ufficiali e Sottufficiali da Commissioni Militari per il loro comportamento dopo l'8 settembre 1943, è premesso:

«Spinto da necessità familiari... o per tema di rappresaglie... aderiva, giurava, collaborava, ecc. ecc...».

Tale premessa adottata, ripeto, da Commissioni Militari, costituisce, mi sembra, un pericoloso sbandamento morale e disciplinare. Essa vuol essere un'attenuante della condotta del giudicato che altrimenti avrebbe dovuto essere passibile di ben altra punizione, e non poté essere dettata che da una particolare interpretazione morale dell'atteggiamento del giudicato, giacché l'anteporre necessità familiari o timori di rappresaglie al proprio dovere e giuramento, non può per un Ufficiale in S.P.E. essere giustificato in nessun modo.

Significa che nel concetto delle Commissioni giudicatrici, alla sostanza morale del giuramento, del dovere e della disciplina (principi convenzionali) si sovrapposero considerazioni assai più vaste, e forse ammettiamolo pure, più umane, quelle dei sentimenti familiari.

Morale? Immorale? Il discorso porterebbe assai lontano e probabilmente senza risultato.

Secondo il mio modesto parere, può essere immorale la legge che stabilì la punizione per quella che tuttavia, fu senza dubbio considerata una grave mancanza (l'adesione al Governo di Salò), ma una volta stabilito che trattavasi di mancanza per cui si rendeva necessaria una punizione, questa non doveva essere attenuata da nessuna scusante, o se carità di Patria,

senso di clemenza, od altro erano necessari, essa non doveva essere resa nota, stabilendo in modo inequivocabile un precedente che scuote inesorabilmente tutta la struttura disciplinare e morale delle FF.AA.

Vorrei rammentare a tale proposito le ultime parole rivolte alla moglie dal Conte Lehndorff, compagno di lotta del Col. Stauffenberg, prima di avviarsi al supplizio: «Non ho distrutto il vostro avvenire per leggerezza, ma per servire una idea che, ritengo, non giustificasse una eccessiva considerazione per la famiglia e la propria vita personale».

Sublime illusione!

«Dal sublime al ridicolo non c'è che un passo» cantava amaramente un grande Poeta e forse questa è una verità assoluta.

È un bene? È un male? Chi può rispondere?

Vorrei tuttavia che qualcuno rispondesse ad una questione molto più semplice nella impostazione e nei termini, ma a cui, come ho già accennato, qualcuno di noi potrebbe essere chiamato un giorno a rispondere.

Posto che si verificasse la circostanza di cui sopra e tutti gli Ufficiali o parte di essi, allegando necessità familiari o timori di rappresaglie, se ne andassero ciascuno per proprio conto, potrebbero in sede di un eventuale giudizio invocare le attenuanti dei casi precedenti?

Penso di sì, ché altrimenti non si vede come potrebbe essere giustificata tanta diversità di trattamento. Ed in tale caso quale tentazione per l'Ufficiale che dopo tutto è uomo, quale aiuto potrebbe dargli questa discriminazione che ammette implicitamente la libera interpretazione morale dei suoi doveri, se fosse indotto o pensasse per motivo meno nobile, di sottrarsi ad essi?

Offre altra alternativa di risposta quest'ultimo interrogativo?

Era necessaria, come esempio ammonitore, una punizione senza attenuanti nel movente della mancanza, attenuanti che tendessero a diminuire la gravità della mancanza commessa?

Direi di sì, anche se altra ben più autorevole opinione afferma il contrario!

Il settimanale «Giorni» del 30 aprile 1950, a proposito del Processo Graziani, pubblica un articolo del Gen. d'Armata Ottavio Zoppi. In esso ad un certo punto, ragionando degli avvenimenti che condussero l'ex Maresciallo sulla via della collaborazione con il Governo di Salò e con i Tedeschi, ed alla necessità o meno di condannarlo in ossequio a quelli che potrebbero essere chiamati i già citati principi o «menzogne convenzionali», alla necessità di dar un esempio, il Generale dice di non vedere tale necessità, anzi la nega

perché afferma che «tali circostanze non si ripeteranno mai più essendo state di una paradossale eccezionalità».

Con tutto il rispetto che l'alto grado e la veneranda età del Gen. Zoppi meritano, la sua affermazione rimane nel campo delle convinzioni personali, non suffragate abbastanza dalla «eccezionalità paradossale», che nessuno può escludere, e tanto meno nel presente clima, possa ripetersi ancora una volta.

Comunque anche se molto difficile a ripetersi, dovremmo pure in estrema ipotesi prevederne una lontana possibilità, se non fosse altro in omaggio alla legge dei «corsi e dei ricorsi». Del resto qualsiasi guerra non è una questione di ordinaria amministrazione e si prevede se non come una estrema ipotesi.

Ritengo che a qualunque ipotesi per quanto estrema, debbano essere preparate non solo professionalmente, ma, e forse ancora più moralmente le FF.AA., e non vedo come ciò possa avvenire dimostrando non già che a fronteggiarle esse sono pronte, ma che non c'è bisogno di tale preparazione morale giacché sarà molto difficile che una di queste ipotesi si verifichi.

È tempo di concludere. In che modo?

Se, come spero, sono riuscito a rendere chiaro il mio pensiero, ognuno potrebbe trarla da sé. Vorrei tuttavia avvertire egualmente che non sono partito, lancia in resta, in difesa ad oltranza di principi assoluti ed inamovibili, interessanti l'intero genere umano che potrebbero essere in contrasto con l'evoluzione del pensiero e della coscienza in generale.

Come può essere rilevato, ho più che altro ristretto la necessità dell'osservanza di tali principi all'ambito delle FF.AA. (ed in queste ai quadri permanenti), perché soltanto su di essi queste possono trovare un sufficiente fondamento per la loro esistenza. Affermare il contrario significa non negare una teoria, ma negare la realtà qual'è scaturita in tutta la sua evidenza dagli avvenimenti nostri e mondiali di questi ultimi anni.

Affermo la necessità che una Forza Armata debba avere, nei quadri permanenti, direi quasi la struttura morale e disciplinare di un ordine monastico (soltanto nell'osservanza dei suoi doveri militari s'intende), poiché soltanto in tal modo può o potrà rispondere agli scopi per cui fu costituita, poiché soltanto così e non diversamente

può essere giustificato l'onere finanziario che lo Stato impone ai cittadini per il suo mantenimento.

Sotto tale aspetto penso che sia eloquente, come esempio, l'organizzazione dell'attuale Esercito Sovietico.

È mia opinione, e credo non mia soltanto, che esista nelle FF.AA. un travaglio morale non trascurabile, diretta conseguenza delle cause sopracennate, di situazioni anormali derivate da una affrettata e non sempre illimitata applicazione dei vari provvedimenti di discriminazione, sfollamenti ecc. ecc.

Sarò lieto se qualcuno potrà dimostrare che questa mia opinione è errata, che tutto va per il meglio.

Sarò lieto oltre tutto poiché l'idea di scrivere queste che potrebbero essere inutili dissertazioni mi è venuta non solo dall'aver letto l'articolo di Abele Marzi, ma anche dal dubbio che, vedendo tante autorevoli dirette od indirette affermazioni e conferme della teoria delle «menzogne convenzionali», io continui a camminare fuori strada e non mi adegui alle necessità ed al progredire dei tempi. Ancorato a vetuste e superate tradizioni, ho sostenuto con ardore, degno di miglior causa, quando me se n'è presentata l'occasione, principi di natura assoluta (che sono invece convenzionali) quali ad esempio il giuramento, la fedeltà, la disciplina formale e non soltanto sostanziale, cioè ad ogni costo, ed altre quisquiglie del genere.

Ciò mi ha sempre procurato, ed era naturale dato il mio strano modo di pensare, dissentimenti, antipatie profonde, e fors'anche, poca considerazione.

Confesso che questa situazione mi addolora e sento la necessità di uscirne ripudiando, se sarà necessario, le mie precedenti riprovevoli idee. Non posso tuttavia nascondere che in una decisione così grave mi sarebbe di conforto qualche altra autorevole esplicita conferma del mio errore.

Se poi con l'occasione queste modeste divagazioni servissero anche a generare qualche chiarimento su tanta confusione d'idee che costituisce, come dice Abele Marzi, e come penso anch'io, un non trascurabile travaglio morale, vorrà dire che con la classica favola verranno colti i due non meno classici piccioni.

---

*Nota della Direzione – La risposta di Abele Marzi, già pervenuta, è stata dall'autore stesso poi ritirata.*

## XXVIII

### IL POTERE AEREO E LA STRATEGIA DEGLI STATI UNITI NORD AMERICA NELLA TERZA GUERRA MONDIALE (UNIFICAZIONE E STRATEGIA)

("Rivista Aeronautica", n. 5, maggio 1950, rubrica "Comando";

pseudonimo usato nel commento iniziale ABELE MARZI)

*M. qui presenta ai lettori la prima parte di una relazione dell'ottobre 1949 sulla strategia degli Stati Uniti, frutto di un'inchiesta svolta dal "Comitato delle Forze Armate" del Senato della Repubblica Stellata. Ne forniamo, per ragioni di spazio, solo tale prima parte, che è la più significativa anche perché reca il commento di M.. La seconda parte, pubblicata sul successivo numero di giugno 1950, è accompagnata da una fotografia nella quale i Capi militari americani discutono intorno a un mappamondo, con la didascalia "Stanno mettendo le mani sul mondo".*

*Tale seconda parte della relazione è immediatamente – e non casualmente – seguita da un breve scritto dal titolo "Audiat et altera pars" (che può essere tradotta sia con "ascoltiamo anche le ragioni dei sostenitori dell'altra tesi" – cioè dell'impiego controforze e con compiti d'assalto dell'aviazione – o, più probabilmente, "sentiamo anche come la pensano gli aviatori che sono schierati nel campo opposto al nostro", cioè gli aviatori sovietici).*

*Quest'ultimo scritto viene presentato come relazione di un ufficiale dell'Aviazione sovietica che descrive la discussione da lui avuta con un ufficiale dell'Aviazione americana sui risultati della distruzione dell'Abbazia e dell'abitato di Cassino, per poi criticare la strategia douhetiana dell'Aviazione americana e inglese nell'ultima guerra. Inutile dire che M. condivide appieno tali critiche, visto che, per sottolineare le*

*affermazioni attribuite all'ufficiale sovietico, il testo è corredato da un'eloquente fotografia dell'Abbazia dopo il bombardamento, con la didascalia "Rovine, molte; risultati tattici, zero".*

*Le brevi note introduttive di M. alla relazione americana, le fotografie, il risalto dato alle opinioni dell'ufficiale sovietico sono importanti per due ragioni. Primo, esse sono la classica – ma non tanto piccola – goccia che fa traboccare il vaso, praticamente rendendo inevitabile, per ragioni di opportunità persino ovvie, il cambiamento di linea della rivista e l'allontanamento di M. dalla direzione (anche se, per il momento, non dalla redazione). Secondo, esse segnano una costante nel pensiero di M. da allora in poi: la tendenza ad identificare nella strategia passata e presente dell'U.S. Air Force la prosecuzione, il revival dei tanto combattuti assiomi douhetiani, con tutte le inutili animosità che ne conseguono, e che possono essere spiegate solo con il particolare stato d'animo e i personali problemi di M.*

*Nel merito, anche in questo caso ogni commento ci pare superfluo. Ci limitiamo perciò a riportare, alla fine della prima parte della relazione americana, la contestazione delle idee di M. anche in questo caso dovuta a "Antonio Aviante", il quale giustamente sottolinea l'unilateralità delle sue idee.*

F. B.)

#### COMANDO

#### RASSEGNA DI STUDI POLITICI E MILITARI

#### ONE WORLD

*Poiché dobbiamo viverci,  
viviamoci ad occhi aperti  
Saggezza antica*

*Il documento che prego la Direzione della "Rivista Aeronautica" di riprodurre è a mio parere il più importante sulla guerra aerea che sia stato pubblicato; a mio parere non esiste al mondo un Aviatore che non abbia lo stretto dovere di leggerlo dalla prima all'ultima parola, non esiste un Militare che non debba conoscerlo concretamente;*

non esiste cittadino di paese civile cui questo documento non interessi; e se si tratti d'un cittadino dell'Europa Continentale d'Occidente, il suo interesse logicamente raddoppia. Alludo, s'intende, alla prima parte del documento stesso che tratta della strategia, non alla seconda che tratta dell'ordinamento, sebbene anche questo sia molto importante.

Come si vedrà il Documento per la sua natura espone argomenti pro e contro la strategia cui alludiamo e non conclude a favore dell'una piuttosto che dell'altra tesi; ma basta l'esame profondo che si fa di entrambi per dare al Lettore sufficienti elementi per giungere ad una propria convinzione. Per mio conto personale vi sono giunto.

Se fossi un mistico direi che questo Documento prospetta una fase davvero cruciale della lotta contro le potenze delle tenebre che scatenano ed inaspriscono le guerre.

Se fossi un filantropo direi che sulla base di questo documento è dovere cristiano bandire una crociata contro la guerra, o per lo meno contro tutte le forme di guerra che investono la popolazione che non sia, armi alla mano, belligerante<sup>1</sup>.

Siccome sono soltanto un modesto cultore di studi militari, sostengo la necessità e l'urgenza che l'opinione pubblica, gli uomini politici, e soprattutto i militari delle tre forze armate prospettino alla propria coscienza ed al proprio intelletto il problema.

Si riporta il testo della relazione presentata dal Comitato dei servizi Armati<sup>2</sup> del Senato degli Stati Uniti, sull'inchiesta svolta nell'ottobre 1949. Il testo è completo salvo la parte introduttiva della relazione, che

Una pazzia strategia, della quale purtroppo noi Italiani abbiamo il triste vanto di avere prodotto ed esaltato un antesignano [cioè D. - N.d.C.], vorrebbe scatenare sulla terra, in nome di ideologie discutibili e di interessi sui quali non occorre neppure più discutere, una distruzione cieca. Dell'arma idonea a tale distruzione quella pazzia strategia si avvale per ricattare una parte del mondo, dopo averne dimostrato gli effetti nell'ultima fase della II guerra mondiale sull'Italia, sulla Germania, sul Giappone, con il TNT prima, con l'A - bomb dopo.

Contro quella pazzia strategia del bombardamento più o meno indiscriminato, tanto con esplosivo molecolare quanto con esplosivo atomico, si deve senza altro indugio reagire proclamandone la illegittimità vituperosa, e contrapponendole la strategia che miri alla distruzione delle sole Forze Armate in atto del nemico.

Noi Italiani, specie nella situazione attuale, abbiamo tutto da guadagnare e nulla da perdere nell'assumere questa posizione concettuale.

Avverto che non ho tolto o aggiunto o cambiato una virgola alla corretta traduzione del documento che segue; ho soltanto sottolineato alcune frasi tra le più significative.

ABELE MARZI

si riferisce alla storia della legge di unificazione<sup>3</sup>, alle testimonianze ricevute, con promessa di libertà di parola, ed alla rimozione del Capo delle Operazioni Navali. La relazione è intitolata: *Unificazione e strategia*.

1. A titolo di grande onore cito qui il prof. Raffaele Giacomelli libero docente di Storia della Meccanica nella Università di Roma, quale Autore di due libri benemeriti anche se poco noti:

«Il terrorismo aereo nella teoria e nella realtà» edito nel 1945 dall'Associazione Ital. di Aerotecnica, volume di 164 fitte pagine formato 20x29, su due colonne, dove l'A. ha raccolto con straordinaria diligenza e scrupolosa obiettività una vasta documentazione atta a lumeggiare nel suo sviluppo storico la teoria della guerra aerea contro le popolazioni, teoria che l'A. non approva.

Il prezzo del libro è lire trecento.

«Bomba atomica e distruzione in massa» edito nel 1947 dall'Editoriale Aeronautica, volumetto di 55 pagine formato 15x21 dove l'Autore con copia di argomentazioni denuncia «l'errore militare e sociale del terrorismo aereo», ricorda la condanna delle «distruzioni in massa» al convegno di Mosca nel 1954 e perora affinché tale con-

danna si traduca in una proibizione internazionale. Il volumetto è in due edizioni: italiana ed inglese, ciascuna del prezzo di lire cento.

Entrambi i libri si vendono nella Libreria degli Aviatori - Viale Giulio Cesare 54 rosso (angolo via Lepanto) - Roma, che per il primo offre ai librai soltanto lo sconto A, per il secondo offre lo sconto E e la 13ª, porto a carico del destinatario.

2. Più avanti traduciamo con «Forze Armate».

3. È utile consultare nella «Rivista Aeronautica» n. 10 del 1949, pag. 612 il prospetto della Organizzazione per la Sicurezza nazionale degli Stati Uniti; al posto dell'Amm. Denfeld occorre mettere l'Amm. Sherman. Nella illustrazione qui unita si vede il Gen. Bradley presidente del Joint Chiefs of Staff (Capi dello Stato Maggiore Combinato) seduto a sinistra del Gen. Vandenberg Capo di Stato Maggiore dell'Aviazione; e in piedi l'Amm. Sherman Capo di Stato Maggiore della Marina, a sinistra del Gen. Collins Capo di Stato Maggiore dell'Esercito.



STRATEGIA. OBIETTIVI NAZIONALI. – Lo studio delle testimonianze rivela come non vi sia differenza sostanziale d'opinione sugli obiettivi nazionali, come sono stati enunciati dal Presidente dello Stato Maggiore Combinato, e che sono i seguenti:

1. Il desiderio nazionale è per la pace e la sicurezza senza sacrificio dei diritti individuali o della sovranità nazionale, ma non per la pace ad ogni costo.
2. Noi vogliamo mantenere il nostro sistema di vita politica e la nostra forma di governo e non chiediamo che le altre nazioni abbiano l'una o l'altra.
3. Noi desideriamo mantenere e migliorare il tenore di vita americano.
4. Noi desideriamo la pace e la sicurezza per il mondo intero.
5. Lavoriamo sempre per un'organizzazione mondiale effettiva, basata sulle Nazioni Unite.
6. Noi speriamo infine sull'eliminazione della guerra come mezzo di risolvere le dispute internazionali.

Il Comitato partecipa pienamente a questi obiettivi. Però nota con qualche ansietà l'affermazione del Gen. Bradley che il Comitato dello S.M. Combinato ha dovuto «assumere» questi obiettivi in mancanza di qualsiasi direttiva in proposito dei suoi superiori civili. Se questo è veramente accaduto, e se anche a prima vista può parere un soggetto accademico, il Comitato ritiene che sia dovere del Consiglio di Sicurezza Nazionale, in base all'Atto di Unificazione, di disporre per simili direttive al Comitato dello S.M. Combinato, ed agli altri elementi dell'organizzazione della sicurezza nazionale, come pure al Congresso. Questi obiettivi sono assolutamente fondamentali per la pianificazione della difesa; hanno una profonda influenza sulla natura della grande strategia adottata dagli Stati Uniti (come risulta più avanti).

Il Comitato quindi raccomanda, se, come ha dichiarato il Gen. Bradley, il Comitato dello S.M. Combinato ha dovuto «assumere» gli obiettivi fondamentali della nazione, che sono la pietra angolare per la pianificazione strategica da parte del Comitato stesso, che il Segretario della Difesa inizi un'azione presso il Consiglio della Sicurezza Nazionale per ottenere una precisa dichiarazione dei principi su cui il Comitato dello S.M. Combinato si deve basare, come espressione ufficiale dei suoi capi civili, e che deve essere comunicata al Congresso affinché ne tenga conto.

BOMBARDAMENTO ATOMICO DELLE AREE URBANE. – Pressoché l'intero Alto Comando della Marina degli S.U. ha dichiarato al Comitato, altra volta e nuova-

mente, che l'attuale strategia militare degli S.U. è erroneamente fondata sulle seguenti premesse:

1. Se scoppia la guerra, gli S.U. ricorrerebbero immediatamente all'arma atomica;
2. Gli S.U. impiegherebbero tale condotta di guerra sulle grandi superfici urbane.

Il concetto della Marina è che l'obiettivo lungimirante della nazione sia una società mondiale stabile, e che quest'obiettivo deve essere tenuto in vista nella preparazione della guerra e regolarne i metodi di condotta della medesima; altrimenti, secondo i testimoni, la Nazione traviserebbe i suoi obiettivi, anche vincendo la guerra sostenuta in favore di questi obiettivi.

Riferendosi al bombardamento atomico di aree urbane a mezzo dei bombardieri d'alta quota, la Marina è d'opinione che i piani strategici attuali contemplano la strage di milioni di non-combattenti, la distruzione di grandi superfici urbane, virtualmente la distruzione dell'intero edificio sociale del nemico. Questo è considerato come un sistema di condotta di guerra che anzitutto non porta al successo poiché distrugge specifici bersagli militari, ed inoltre rovinerebbe la pace in conseguenza della risultante devastazione, miseria, povertà, disperazione, e carestia che una tale guerra produrrebbe nella nazione vinta. In breve, una simile strategia, se mantenuta, violerebbe fundamentalmente gli obiettivi per cui gli S.U. entrebbero in guerra, impedirebbe la formazione di una società mondiale stabile, ancorché la guerra fosse stata scatenata appunto per questo scopo.

Evidentemente le decisioni rese in risposta a queste obiezioni esercitano un'enorme influenza sulle deliberazioni del Comitato dello S.M. Combinato. Influenzano fortemente la preparazione per la guerra, durante la pace, da parte degli Stati Uniti, la maniera di sostenere la guerra, ed il tipo di armi da impiegare. E molto dipende dal tipo di pace che deve seguire alla guerra. È una questione che, secondo il Comitato d'inchiesta, richiede il più attento studio da parte dell'Ente Governativo stabilito dalle leggi a questo fine, e cioè da parte del Consiglio della Sicurezza Nazionale, dove la politica militare ed estera della Nazione vengono raccolte in una dottrina comune volta verso uno scopo comune.

La Commissione ritiene che la questione non possa essere risolta unilateralmente dagli Stati Uniti, poiché le azioni di un futuro aggressore nel mondo avrebbero un'enorme influenza sull'impiego di armi atomiche da parte degli Stati Uniti. Se la Nazione decide di ricorrere

alle armi atomiche, sia che il nemico le usi o non le usi, ciò avrà influenza sulla loro produzione in tempo di pace. Questa decisione però avrà a sua volta effetto sullo stanziamento di fondi per le armi di guerra che possono impiegare più efficacemente le armi atomiche, e cioè armi come i bombardieri pesanti a grande autonomia e le grandi portaerei. E se viene presa la decisione della guerra atomica contro le aree urbane mediante aeroplani da alta quota, il risultato è l'impegno della Nazione di un forte investimento annuale nel bilancio della difesa, in tempo di pace, per l'armamento, con diminuzione per certe armi ed aumento per altri tipi.

Il risultato è, in conseguenza, niente affatto accademico. E la decisione non è di quelle da prendere a caso o da lasciare ai soli militari. Essa appartiene anzitutto al Consiglio di Sicurezza Nazionale. Il Comitato la considera di tale importanza per la Nazione che chiede al Segretario della Difesa di incaricare il Consiglio di uno studio della questione, alla luce delle testimonianze ricevute durante l'inchiesta, o di uno studio ulteriore, se già fosse stato fatto.

Il Comitato è pure d'avviso che una volta prese le decisioni fondamentali, debbano esserne dettagliatamente informati sia le Forze Armate sia le Commissioni degli Approvvigionamenti del Senato e della Camera dei Rappresentanti, in modo che il Congresso possa emanare le leggi e disporre gli approvvigionamenti con piena conoscenza delle necessità della difesa nazionale, in base alle decisioni fondamentali.

CHI INIZIEREBBE UNA GUERRA, ED IN QUAL MODO? – Il desiderio nazionale di pace, asserito dal Generale Bradley, non deve significare «pace ad ogni costo». Possono quindi nascere circostanze che obblighino alla guerra.

I testimoni hanno in generale ammesso che in tutto il mondo solo l'Unione Sovietica, oggi, potrebbe eventualmente iniziare una guerra contro gli Stati Uniti.

Hanno inoltre testimoniato che se la Russia ricorresse alla guerra o sviluppasse un programma che richieda la resistenza armata, si può contare che essa in quell'epoca avrebbe:

1. una forza potente e pericolosa di sommergibili;
2. un enorme esercito terrestre capace di attaccare improvvisamente l'Europa occidentale;
3. una potente forza aerea tattica oltre ad una rispettabile forza da bombardamento strategico capace di un attacco diretto, andata-ritorno, agli Stati Uniti;
4. una irrilevante marina di superficie.

È stato inoltre dichiarato, vivacemente, dai testimoni della Marina, che prima dell'inizio di un simile conflitto, l'Unione Sovietica provvederebbe con linee di rifornimento bene munite, alla possibilità di continuare la guerra per sei mesi ad un anno senza necessità di nuovi rifornimenti dei magazzini. Il Gen. Bradley accennò che le risorse naturali della Russia e dei suoi satelliti sono abbondanti e che la produzione industriale sarà maggiore di quella della passata guerra. Egli stesso, ed altri, hanno attirato l'attenzione sulla «vicinanza della Russia alla desiderabile preda commerciale, industriale e culturale» dell'Europa occidentale.

In quanto al modo di inizio, le testimonianze hanno indicato che l'aggressore sceglierà il tempo, il luogo, ed il sistema a seconda delle circostanze. Mentre non si fanno induzioni sul tempo e sul luogo, si indica come sistema possibile:

1. un attacco improvviso od un attacco che concluda un periodo di grande tensione;
2. un attacco andata-ritorno con bombardieri contro gli Stati Uniti;
3. attacchi contro gli alleati o posizioni di grande importanza per le potenze occidentali.

Il Comitato non può esprimere alcun commento, se non suggerire che la Nazione deve accordare sempre maggiore attenzione alla preparazione della difesa contro attacchi aerei e navali e contro i sabotaggi interni, in vista dei terribili effetti distruttivi delle armi moderne.

Il Comitato è d'opinione che la Nazione non possa più oltre, sino a quando le organizzazioni internazionali non riescano ad assicurare la pace, indulgere in pianificazioni sentimentali o temporeggiare nelle difese, quando sono possibili le sorprese allo scoppio di una guerra, poiché per la prima volta nella storia della Nazione, tale attitudine potrebbe far vacillare la capacità della Nazione a intervenire in guerra. Gli attacchi atomici sferrati sopra i porti, le industrie, le basi militari ed il Governo degli Stati Uniti, collegati dal sabotaggio interno, potrebbero indebolirli talmente da renderli incapaci di opporsi in tempo relativamente breve all'avanzata dell'aggressore nei territori europei ed asiatici. Se ciò avvenisse, lasciando l'America in contrasto con la potenza industriale europea al servizio della macchina militare di un aggressore, gli Stati Uniti stessi sarebbero obbligati a divenire un campo armato per un periodo indefinito, e perderebbero la loro vantata libertà ed economia di concorrenza, nello sforzo fondamentale di sopravvivenza in un mondo ostile.

La prima necessità è di prevenire un attacco. E ciò esige che la Nazione mantenga per un tempo indefinito forze navali e militari sane moderne e pronte, capaci di precorrere e rintuzzare un attacco aggressivo improvviso.

DI CHE GENERE SAREBBE LA GUERRA? – Le testimonianze sono concordi che una futura guerra sarà lunga e difficile e che non vi è modo, con armi o dottrine di qualsiasi genere, di renderla più facile e meno penosa, né di accorciarla. Il Comitato è in pieno accordo con questo concetto, come pure con l'opinione della Marina che la futura guerra avrà carattere mondiale.

Su questo soggetto la Marina ha anche indicato che il tipo di condotta di guerra adottato dagli S.U. potrà influenzare il carattere di una futura guerra. Se essi dovessero iniziare il bombardamento atomico delle aree urbane, ciò influirebbe sulla natura delle ritorsioni contro di essi ed i loro alleati, da parte della nazione contro cui sarebbero diretti gli attacchi.

Questa situazione induce il Comitato a riferirsi di nuovo alla necessità che il Consiglio di Sicurezza Nazionale apprezzi nuovamente la questione della guerra atomica, poiché non sono le sole ragioni militari che risolveranno la questione del se e quando ricorrere a tale guerra.

PRINCIPALI NECESSITÀ DEGLI STATI UNITI ALL'INIZIO DI UNA GUERRA. – È stato uno degli argomenti focali degli interrogatori, dai quali è risultata una forte differenza di opinioni della Marina, per parte dei capi della difesa, sui piani attuali per tener conto delle necessità immediate allo scoppio della guerra. Il dissenso con i concetti strategici attualmente approvati è apparso chiaramente, più che in ogni altra fase dell'inchiesta.

La controversia è centrata sulla definizione delle necessità più pressanti ed urgenti della Nazione allo scoppio della guerra, fatto di vitale importanza, poiché la determinazione di tali requisiti produce, naturalmente, la preferenza per una data arma, per una o l'altra delle Forze armate, in tempo di pace, e quindi determina la ripartizione dei limitati stanziamenti fra i vari Servizi.

Il concetto della Marina è che in tempo di pace, in causa della severa limitazione dei fondi per la difesa nazionale, la Nazione può pretendere di mantenere solo quelle forze armate che possono contribuire direttamente alla:

1. Difesa degli S.U. contro attacchi aerei e navali.
2. Difesa dell'Europa occidentale contro attacchi terrestri, aerei e navali.
3. Difesa e conquista delle basi occorrenti per lo stadio iniziale e successivo della guerra.
4. Attacco alle forze di invasione dell'Europa occidentale.
5. Padronanza dei mari.

La Marina considera come un lusso insopportabile tutte le armi ed attività militari che, in tempo di pace, non contribuiscono al massimo al conseguimento di queste «prime necessità».

Gli strateghi navali osservano che il bombardamento strategico (bombardamento da alta quota di estesi bersagli nel retroterra nemico), non risponde ad alcuno di questi requisiti, dato che i bombardieri giganti d'alta quota non possono difendere gli Stati Uniti, occupare o difendere basi avanzate, difendere l'Europa occidentale, attaccare efficacemente truppe avanzanti nell'Europa occidentale, e mantenere il controllo dei mari. Ammettono che la forza aerea tattica, piuttosto di quella strategica, con l'aggiunta delle truppe terrestri e della Marina, rappresenta il solo complesso militare per l'adempimento dei detti requisiti. I capi navali concludono quindi che la Nazione investe erroneamente, in tempo di pace, per i bombardieri strategici, una parte importante dei limitati fondi per la difesa, mentre è riconosciuto che il bisogno di un gran numero di tali bombardieri si farà sentire negli ultimi stadi della guerra, dopo che il nemico sia stato contenuto e sia conquistata la padronanza dell'aria sul territorio dell'avversario.

L'argomento di risposta ricevuto dal Comitato è stato che la bomba atomica ed i bombardieri strategici a grande autonomia sono un efficace mezzo preventivo della guerra, e se questa dovesse scoppiare, una «offensiva atomica, immediata ed in piena scala, contro il cuore della potenza bellica del nemico» contribuirebbe enormemente al successo delle battaglie al suolo ed alla diminuzione delle perdite. È stato inoltre osservato che il bombardamento strategico è l'unica alternativa disponibile per gli S.U. come correlativo alla grande quantità di truppe terrestri di cui il nemico potenziale può disporre.

Il Comitato considera che queste deduzioni involgono una serie di circostanze non comprese nell'inchiesta. La natura del piano di difesa concordato con la firma del Patto Atlantico, in cui i piani strategici degli Stati Uniti sono stati allargati in uno sforzo generale di difesa, ha o dovrebbe avere grande influenza, secondo



il punto di vista del Comitato, sulla responsabilità che gli Stati Uniti devono assumere nei primi giorni di una guerra. Questi obblighi non sono stati accertati nell'inchiesta. E nemmeno vi sono state discusse le ultime bombe atomiche, nonostante che la potenza delle nuove armi atomiche avrebbe molta influenza sull'efficacia di un bombardamento strategico con l'impiego di tali armi. Inoltre, la gran quantità di dettagli contenuti nei documenti più segreti della Nazione, nei quali è contenuto quanto si conosce delle possibilità di un nemico potenziale, delle sue armi e delle sue intenzioni apparenti, non sono stati comunicati al Comitato. Questi fattori, ad esempio, hanno grande influenza sulle prime necessità allo scoppio della guerra.

In conseguenza il Comitato trae una conclusione generale, che non tenta di risolvere il dualismo, con una scelta fra l'uno o l'altro dei concetti strategici che sono opposti tra loro.

Ciò che il Comitato considera come evidentemente ed imperativamente necessario, alla luce delle testimonianze, è che l'organizzazione della difesa nazionale deve assicurare la piena ed adeguata considerazione di questi vari concetti strategici, in modo che tutte le FF.AA. abbiano fiducia che le decisioni prese siano il risultato di un accordo, e non già d'imposizione di uno o due delle FF.AA. sulla terza.

Il Comitato è d'opinione che la struttura attuale della difesa nazionale non assicura questo risultato, e che occorre una modifica alla legislazione. Non appena si sia raggiunto tale risultato di concordia, le misure strategiche necessarie per contrastare un attacco aggressivo saranno trovate accettabili e ragionevoli senza danno per il morale delle FF.AA. e senza sopraffazione di una di esse a favore delle altre. In seguito si daranno altri dettagli in proposito.

**POTERE AEREO. INDISPENSABILITÀ NELLA GUERRA MODERNA.** – Tra i vari dissensi, un concetto ha avuto l'approvazione generale. E cioè l'affermazione dell'Amm. Halsey: «*La lezione dell'ultima guerra, che prevale su tutte le altre, è che se con la guerra moderna si vuole andare in qualsiasi luogo, per aria, per mare, o per terra, occorre avere la padronanza dell'aria*». Non è però sufficiente approvare questo concetto, poiché si deve chiarire cosa precisamente significhi «padronanza dell'aria» e come si possa ottenere.

**ELEMENTI DEL POTERE AEREO.** – Il Comitato, il Congresso, ed il popolo americano, come pure i capi della difesa, hanno ripetutamente affermato che il

potere aereo è divenuto un elemento estremamente importante nella guerra moderna. Ma da cosa è costituito il potere aereo?

Varie sono state le testimonianze su tale questione, dato che i Capi della Marina avevano l'impressione che l'attenzione del pubblico americano sia stata tanto attirata sui bombardieri strategici a grande autonomia e sulla possibilità di bombardamenti aerei intercontinentali dalle basi americane, da persuadere la generalità che bombardamento strategico sia sinonimo di potere aereo. Il Comitato aggiunge la sua parola di avvertimento su questo soggetto, d'accordo con quella della Marina, e con i vari avvertimenti del Segretario dell'Esercito Royall, del Segretario dell'Esercito Gray, dell'ex Capo di S.M. Bradley e dell'ex Vice Capo di S.M. Collins, che un anno addietro consigliavano la Nazione nello stesso senso come attualmente la Marina, contro l'infatuamento dell'arma unica, della guerra facile.

Il Comitato, come i Capi della difesa, vuole accentuare il concetto che il potere aereo comprende vari elementi, e non esclusivamente e non necessariamente, come principale, il bombardamento strategico.

Il potere aereo degli Stati Uniti consiste anzitutto nel potere aereo militare che è la somma del potere aereo della Forza Aerea, del potere aereo della Marina e del potere aereo del Corpo della Marina<sup>4</sup>. Esso comprende sia l'aviazione strategica sia quella tattica, e, in termini di numero di aeroplani, predomina la seconda, che è composta di caccia, intercettori, ricognitori, ed altri tipi. Deve essere aggiunto il potere aereo commerciale, che comprende gli aeroplani commerciali e privati e gli impianti di assistenza al volo. In appoggio vi è la potenza industriale della Nazione, per la produzione dei velivoli, e le risorse di manodopera e materiale per la produzione ed il funzionamento dei medesimi.

È quindi evidente che il potere aereo strategico è solo uno degli elementi del potere aereo totale degli Stati Uniti. Il Comitato richiama l'attenzione su questo fatto fondamentale dato che viene facilmente, ed è stato, trascurato. Si deve anche chiarire che aggiungendo aeroplani ad una delle branche delle forze armate, riducendo di altrettanti quelli di un'altra, non si aumenta il potere aereo totale della Nazione.

4. Forza Aerea – Air Force; Marina – Navy; Corpo della Marina – Marine Corps, il quale è qualcosa di più che una forza da sbarco e da presidio a terra (consultare tra l'altro il *Military and Naval Recognition book*).



Il Comitato accentua il fatto che il bilancio militare per il 1950 chiamato il «bilancio del potere aereo» riduce il potere aero-navale della Nazione in misura maggiore dell'aumento del potere aereo dell'aviazione, e quindi costituisce una riduzione generale del potere aereo totale della Nazione, contrariamente all'impressione che ne ha il pubblico.

LA PADRONANZA DELL'ARIA. – I Capi della Marina, dinanzi al Comitato hanno manifestato l'opinione che la padronanza dell'aria è la vera funzione del potere aereo e che i bombardieri strategici non possono conquistarlo, come le navi da battaglia non possono da loro stesse conquistare la padronanza del mare.

La Marina riconosce che la padronanza dell'aria è il requisito preliminare per il bombardamento strategico efficace, e che per ottenere detta padronanza «si devono attaccare e sconfiggere le forze aeree nemiche». Ciò richiede, secondo il punto di vista della Marina, di giungere in vicinanza del nemico per impegnare la sua forza aerea tattica e sconfiggerla, e lo sfruttamento della vittoria include l'impiego successivo del bombardamento strategico che può colpire ed interrompere il sistema dei trasporti nemico e distruggerne le industrie chiave, dopodiché l'intero sistema nemico va in rovina.

Non vi sono state obiezioni contro questi concetti, salvo contro il vero significato della «padronanza dell'aria», che è stato discusso dal Gen. Vandenberg e spiegato come sia una cosa relativa. *«Vi è la padronanza locale e vi è la padronanza totale, oppure manca qualsiasi opposizione, e fra questi tre casi vi è molta diversità di opinioni»*. Ha affermato che missioni possono essere ordinate ed eseguite con successo anche senza padronanza dell'aria.

Il Comitato cita questa questione per la sua relazione col potere aereo effettivo e per l'importanza nella discussione, che segue più avanti, del bombardamento strategico.

BOMBARDAMENTO STRATEGICO. – Gran parte dell'inchiesta si è svolta sul ruolo del bombardamento strategico, e questo per proposito del Comitato. Come appare dai precedenti, il bombardamento strategico è divenuto una delle cause principali della controversia fra i Servizi.

Il bombardamento strategico, la sua teoria, l'incremento progettato per il tempo di guerra, la sua influenza sulla composizione dell'Aviazione Militare e delle altre Forze Armate, sono oggi le questioni più

scottanti, principalmente fra l'Aviazione e la Marina, ma includendo anche l'Esercito. Dalle decisioni che hanno determinato l'incremento di questo metodo di guerra sono derivate le determinazioni relative alla flotta di portaerei di 65.000 tonn., gli stanziamenti limitati per il tempo di pace, il numero e il tipo di aeroplani tattici disponibili per l'appoggio delle truppe terrestri, e gran parte della dottrina strategica fondamentale sulla quale deve essere basata la preparazione della Nazione per una futura guerra.

Data la natura fondamentale del problema, e per ridurre, se possibile, la tensione derivante da questi dissensi, il Comitato ha deliberatamente chiesto una larga discussione su questo tema.

DEFINIZIONE. – Uno dei testimoni della Marina, l'Ammiraglio Radford, ha impiegato il termine «atomic bombing blitz» (bombardamento atomico lampo) come sinonimo del «bombardamento strategico» considerato nei piani attuali. Ha asserito che alla base dei principali dissensi per l'unificazione, fra gli strateghi dei vari servizi, in merito al bombardamento strategico, vi è una «fondamentale differenza di opinioni».

I testimoni della Marina fanno una precisa distinzione fra i termini «bombardamento strategico» come generalmente usato, e «condotta di guerra aerea strategica». Questa è stata descritta come un termine ufficiale militare che significa guerra aerea contro una serie scelta di bersagli vitali. Il bombardamento strategico, invece avrebbe il significato di bombardamento di città, «bombardamento di massa», «bombardamento di aree», «guerra atomica lampo», ossia attacchi di aree urbane od industriali con bombardieri pesanti, di grande autonomia e da alta quota.

Un'altra differenziazione, importante per la discussione, è stata fatta. Vi furono molte testimonianze sulla questione seguente: nel caso che debba esser mantenuta nel tempo di pace la possibilità di esecuzione del bombardamento strategico, dovranno esser mantenuti ed impiegati a tale scopo in guerra, i cosiddetti bombardieri intercontinentali, oppure dovranno essere mantenuti ed impiegati altri tipi di aeroplani? Ai fini di questa discussione, il Comitato usa il termine di «bombardamento strategico» per gli attacchi da alta quota su bersagli di grande superficie, con i bombardieri di tipo «intercontinentale».

LA MARINA È CONTRARIA AL BOMBARDAMENTO STRATEGICO? – Il Comitato osserva che dalle testimonianze non risulta l'opposizione della Marina alla guerra

strategica, come definita più sopra. *L'opposizione della Marina si riferisce al bombardamento da alta quota di aree urbane sia con bombe atomiche o con bombe TNT, ed ai bombardieri giganti B-36* che, nell'immediato futuro devono essere i veicoli delle bombe su tali bersagli, dalle basi metropolitane.

Il punto di vista della Marina è quindi contro la teoria attuale del «bombardamento strategico» e contro il B-36 sia come arma che come simbolo di questo tipo di condotta di guerra, mentre invece approva pienamente «la guerra aerea strategica» contro specifici bersagli militari.

Il Comitato accenna espressamente che queste testimonianze sono state su espressa richiesta e su formali domande del Comitato stesso. Non vi sono stati attacchi ed accuse spontanee, come da molti entro e fuori delle FF.AA. è stato affermato. Gli interrogatori sono stati franchi, onesti come dovevano essere.

CAPACITÀ DEGLI STATI UNITI AD EFFETTUARE BOMBARDAMENTI STRATEGICI. – È risultato dagli interrogatori che vi sono vari metodi per effettuare i bombardamenti strategici (bombardamenti di massa): bombardamento intercontinentale da basi dell'emisfero degli Stati Uniti, con i B-36 o bombardieri più piccoli; bombardamenti con partenza da portaerei; ed infine bombardamenti con idrovolanti. In quanto ai B-36 è stato asserito da testimoni tecnici e professionali della Marina che essi possono essere segnalati dai radar nemici a quote di 12.000 ed oltre, e che i caccia attualmente in possesso del nemico potenziale sono in grado di intercettare, superare ed abbattere in quantità non accettabili, di giorno e di notte, a 12.000 metri di quota ed oltre, non solo i B-36, ma anche aeroplani più piccoli e più veloci. Le caratteristiche dei B-36 sono state indicate come molto inferiori in confronto a quelle dei caccia che li combatterebbero. È stato asserito che i progressi nello sviluppo dei missili guidati minacciano i bombardieri giganti nel prossimo futuro, che i B-36 non possono raggiungere i bersagli dagli Stati Uniti, che non possono identificare i bersagli a mezzo del radar se li raggiungono, che non possono colpirli da 12.000 metri se non riescono a raggiungerli ed identificarli.

Combinando tutto ciò con le asserzioni precedenti della Marina, che: 1) il bombardamento di massa del retroterra di una nazione non serve ai primari requisiti di guerra degli Stati Uniti; 2) che tali attacchi renderebbero difficile la pace dopo la vittoria militare, i testimoni opinano per un completo rigetto della teoria

dei bombardieri B-36 e del tipo di guerra aerea che essi rappresentano.

La Marina ha affermato che gli Stati Uniti devono impiegare velivoli molto migliori dei B-36 per effettuare i bombardamenti strategici, se la Nazione deve seguire questo metodo di guerra, e che tali aeroplani (B-47) sono ora ottenibili dagli Stati Uniti. La padronanza dell'aria è stata indicata come condizione indispensabile per un efficace bombardamento strategico con qualsiasi bombardiere, in modo che tutti i bombardieri pesanti devono avere una scorta di caccia per avere prestazioni efficienti nel combattimento.

Inoltre la Marina afferma che il bombardamento strategico, per essere efficace, deve essere di precisione e non da alta quota, altrimenti risulterebbe una strage, compiuta a caso, di non combattenti.

I testimoni della parte opposta, e cioè dell'Aviazione Militare ed altri, hanno, in generale, dato una completa smentita alle affermazioni della Marina, aggiungendo che le riserve contro i B-36 sono anche esse smentite dalla «autonomia intercontinentale» dei medesimi, e che perciò sono semplicemente uno sforzo per impedire che in una futura guerra la Marina passi ad un ruolo di second'ordine. Inoltre si afferma che nessun responsabile ufficiale dell'Aviazione abbia indicato il B-36 come invulnerabile, ma coloro che «conoscono molto più di qualsiasi altro gruppo nel mondo attuale, sullo spaventoso affare del bombardamento strategico» dichiarano che il B-36 è in grado di compiere la missione a cui è destinato. È stata fatta urgenza al Comitato di prendere in speciale considerazione l'opinione di quei «militari che hanno compiuto precedentemente i bombardamenti strategici e che, in caso di necessità sarebbero quelli che di nuovo li effettuerebbero». È stato ripetutamente affermato dalle testimonianze dell'Aviazione che nella passata guerra nessuna missione è stata impedita dall'opposizione nemica nelle vicinanze del bersaglio prefisso. Il Capo di Stato Maggiore dell'Aviazione ha dichiarato che tutte le affermazioni della Marina erano note e ne era stato tenuto conto in quanto al B-36, e che l'Aviazione è tuttora del parere che questo bombardiere è adeguato ai servizi a cui è destinato.

Il Presidente del Comitato dello S.M. Combinato afferma che il B-36 è il miglior bombardiere attualmente disponibile per la produzione, atto a compiere le missioni richieste e accentua la necessità di avere aeroplani a scopo di ritorsione, nel caso che gli Stati Uniti fossero aggrediti. D'accordo con le testimonianze dell'Aviazione, osserva che la sola esistenza degli

aeroplani obbliga un nemico potenziale a trattenere uomini, aeroplani ed equipaggiamenti che altrimenti verrebbero impiegati a scopi offensivi. Ha anche sollecitato il Comitato a non prendere una decisione sulla precisione del bombardamento da alta quota «senza consultare gli uomini incaricati di effettuarlo». Concludendo, ha affermato che l'intera questione del B-36 contro i caccia, incluso il «Banshee» della Marina, significa «solamente che la questione permanente fra armi offensive e difensive comprende gli aeroplani».

Gli interrogatori su questo argomento affrontarono spesso la questione dell'opportunità e possibilità di una Commissione del Congresso per determinare le caratteristiche tecniche di tali aeroplani. Il Segretario della Marina e l'Amm. Radford, come pure molti altri appartenenti alla Marina, ed anche non della Marina, affermarono che tale ricerca tecnica non è di pertinenza del Comitato. L'Amm. Radford rilevò che lo scopo della Marina nell'espone le asserite deficienze del B-36 non era di far determinare dal Comitato se tale aeroplano sia o no adeguato alle missioni stabilite, ma piuttosto di rispondere alle domande programmatiche dell'inchiesta, ed avvertire il Comitato, colle risposte, che vari militari di professione ritengono che il bombardiere non sia un'arma sufficiente. È d'opinione che l'apprezzamento della Marina debba essere di ausilio al Comitato ed al pubblico perché prestino attenzione al tipo di condotta di guerra di cui il B-36 è l'esponente.

Da queste testimonianze critiche è apparso il timore, da parte dei testimoni della Marina, timore riflesso in pubbliche dichiarazioni di altri capi militari alcuni mesi prima della attuale inchiesta, che la pubblicità sul bombardiere B-36 abbia impresso nel pubblico, e forse anche nel Congresso, l'errata sensazione che detto bombardiere *debba* avere delle caratteristiche che in effetti non possiede, che *sia* invulnerabile, che *debba* essere capace di vincere qualsiasi futura guerra senza altri aiuti, e che è quindi necessaria la critica sul bombardiere B-36 per rettificare l'opinione pubblica sulle effettive qualità di tale aeroplano. È riconosciuto dai testimoni della Marina, in varie occasioni durante gli interrogatori, che la stessa Aviazione Militare non sostiene ufficialmente che il B-36 possa compiere cose «impossibili» nella guerra; ma è risultata evidente l'opinione della Marina che articoli della stampa quotidiana e delle Riviste molto diffuse, scritti da persone dell'Aviazione Militare, hanno fatto in molte occasioni tale propaganda per il B-36 da ingannare l'opinione del pubblico e del Congresso, e che la grande stra-

tegia è stata pericolosamente deviata dalla sua giusta direzione.

Il Comitato ammette che non è preparato ad emettere un giudizio sulle qualità militari del B-36; è incline sostanzialmente ad approvare l'opinione dell'Amm. Nimitz, e cioè che solo la prova in guerra ne può stabilire le effettive caratteristiche. Il Comitato, inoltre, è d'accordo con l'esortazione dell'Aviazione Militare e del Generale Bradley, che in questioni di tale natura è dovere della nazione di affidarsi in maggiore misura al giudizio ed all'esperienza professionale di coloro che sono «incaricati di effettuare i compiti», coloro che hanno le maggiori conoscenze di questa branca fortemente specializzata dell'aviazione.

In tutti i modi, e come sollecitato da tutti i testimoni, è molto importante attendere le conclusioni del Comitato Combinato per la Valutazione dei Sistemi di Armi, che ha fatto per mesi studi dettagliati sulle prestazioni del bombardiere B-36, valendosi di personale professionale di grande capacità e di adatte attrezzature per la determinazione delle qualità tecniche di servizio, come è richiesto per la soluzione di simili questioni. Gli studi di detto Comitato sono prossimi al termine, e non vi è da dubitare, secondo il Comitato di inchiesta, della giustezza delle conclusioni che ne deriveranno.

Secondo le dichiarazioni dell'Amm. Radford, la Marina accetterà le conclusioni del Comitato di studio, qualunque esse siano, e confida che la Nazione le considererà come la fine di questa fase di controversie fra le FF.AA.. Naturalmente è interesse del Comitato di inchiesta di affidarsi a queste conclusioni e non intervenire ulteriormente nella questione del B-36.

In quanto alla questione se la Nazione deve avere la capacità di effettuare bombardamenti strategici, la risposta è affermativa, sia che vengano impiegati B-36 od altri aeroplani costruiti per minore autonomia e quote più basse, con scorta di caccia. Ridotto a questo, il problema è di studiare se convenga costruire, o meno, bombardieri con autonomia superiore a quella dei caccia di scorta, soluzione accettata dalla Aviazione, ma avversata dalla Marina.

Il Comitato rileva che i testimoni dell'Aviazione e della Marina giustificano le loro affermazioni contrastanti con le esperienze professionali fatte durante l'ultima guerra. Per giudicare quale dei punti di vista sia corretto, il Comitato segue un concetto generale ma significativo: in questo primo stadio dell'unificazione, è giustificato di seguire, per tutte le questioni di servizio professionale di questo genere, prevalentemente il



punto di vista della Forza Armata meglio attrezzata per esperienza ed addestramento. Il Comitato è del parere che sino a tanto che il processo di addestramento incrociato fra le FF.AA. non abbia fatto grandi progressi rispetto allo stato attuale, esso non servirà molto alla difesa nazionale, e si corre il rischio di gravi danni affidandosi troppo all'azione combinata per questioni relative a una singola F.A. di natura strettamente tecnica. E questo vale, secondo il Comitato, nel caso di armi da usarsi da una singola F.A., poiché lo sviluppo e l'impiego delle armi rappresenta il culmine delle cognizioni professionali, nei servizi di natura altamente scientifica e tecnica.

Allo stato attuale dell'unificazione, il Comitato ha forti dubbi che sia utile alla difesa della Nazione che i capi militari delle singole FF.AA. prendano accordi combinati sulle attrezzature tecniche di armi nuove od esistenti che ciascuno di esse abbia sviluppato per compiere missioni specializzate, per le quali esse sono responsabili di fronte al Comitato dello Stato Maggiore Combinato.

Il Comitato mantiene questo punto di vista rispetto al quesito se l'aeroplano dell'Aviazione Militare deve essere progettato per uno o l'altro tipo di missione aerea. Propone, come il Comitato Combinato ha fatto per il passato, di affidare agli specialisti del bombardamento strategico, per la cui effettuazione è responsabile principalmente l'Aviazione Militare, il compito di provvedere il tipo di arma che questo sistema di guerra richiede, nei limiti del piano strategico approvato. Il Comitato adotta il medesimo concetto per lo sviluppo delle armi degli altri servizi.

**EFFETTO DEL BOMBARDAMENTO STRATEGICO.** — Ammesso che gli Stati Uniti siano in grado di sferrare un attacco con bombardamento atomico su un nemico da basi dell'emisfero occidentale, il Comitato si chiede se questa capacità militare possa servire o no a scoraggiare un eventuale aggressore, e se ciò nonostante la guerra scoppiasse, potrebbe l'attacco atomico distruggere la capacità o la volontà dell'aggressore a resistere?

La controversia tra le FF.AA. non è stata minore su questa questione, che sulla precedente. La Marina, in generale, ha espresso il parere che l'effetto di minaccia per il nemico, di tali attacchi, in vista delle limitazioni del bombardamento da grandi altezze, è stato sopravvalutato, e che il risultato sarà infine dannoso per gli obiettivi a grande distanza degli Stati Uniti. È anche stato affermato che l'effetto di scoraggiamento

che dovrebbe essere prodotto dall'esistenza di una forza da bombardamento intercontinentale è stato anch'esso sopravvalutato. Ciascuna di queste contestazioni è stata energicamente ribattuta dall'Aviazione e dal Presidente del Comitato di S.M. Combinato.

Parecchi tra i testimoni della Marina hanno ammesso che se gli Stati Uniti avessero il monopolio della bomba atomica, essi avrebbero effettivamente un notevole mezzo di scoraggiamento verso un nemico potenziale, con la possibilità di sferrare un attacco distruttivo. La perdita di questo monopolio ha, al minimo, diminuito l'efficacia della minaccia; in tutti i casi, secondo l'Amm. King «la capacità degli Stati Uniti a conservare la pace dipende dall'essere pronti a condurre una guerra vittoriosa», ciò che ha detto anche il Capo dello Stato Maggiore dell'Esercito: «Se oggi vi è un fattore singolo che possa spaventare una nazione che ambisca la dominazione del mondo, esso consisterebbe nella maggiore capacità industriale degli Stati Uniti, piuttosto che nel loro potere armato».

Altri testimoni hanno ammesso che vi sia la possibilità sostanziale di interdire la bomba atomica. *È anche stato osservato che un nemico potenziale non sarebbe trattenuto dalla minaccia atomica, dall'invasione dell'Europa occidentale, ma anzi potrebbe esserne incoraggiato ad affrettarsi nella zona, nella persuasione che gli Stati Uniti non ricorrerebbero a questa terribile arma per attaccare città di nazioni alleate degli S.U. col patto atlantico.* È stato anche accennato che il nemico potenziale ha distrutto milioni dei suoi propri abitanti, e quindi non si lascerebbe trattenere dalla minaccia degli Stati Uniti di scagliare bombe sulle sue città.

A queste considerazioni vennero fatte numerose obiezioni. La decisione di valersi della bomba atomica come minaccia preventiva contro la guerra non è stata unilaterale da parte dell'Aviazione, ma unanime da parte del Comitato di S.M. Combinato, con reiterate dichiarazioni che la bomba atomica ed il potere aereo necessario per lanciarla «rappresentano una delle più importanti e visibili minacce preventive contro l'inizio di una guerra». Il Gen. Bradley così si è espresso: «Sino a che gli Stati Uniti manterranno (e possono mantenerlo) un grande vantaggio di quantità, qualità, e possibilità di lancio, delle bombe atomiche, l'effetto di minaccia preventiva contro un aggressore continuerà».

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aviazione ha dichiarato che una diminuzione del bombardamento strategico a grande autonomia «toglierebbe il valore di



minaccia preventiva alle armi atomiche degli S.U. e porrebbe in cattiva luce gli stessi S.U. verso tutti gli altri popoli al di qua e al di là dell'Oceano, i quali pensano che l'aggressione dei Sovieti sia effettivamente trattenuta. Il detto famoso di Churchill, sei mesi prima dell'esplosione atomica in Russia: «È certo che l'Europa sarebbe stata preda del comunismo e Londra bombardata, qualche tempo addietro, se non ci fosse stato l'effetto di minaccia preventiva della bomba atomica nelle mani degli Stati Uniti».

Ma astruendo dal valore di minaccia preventiva della combinazione bomba atomica B-36, il Comitato ha riscontrato una eguale divergenza di apprezzamenti in fatto di efficacia del bombardamento strategico in caso di guerra. In questo articolo è già stata accennata la controversia sul bombardamento strategico. All'osservazione del Gen. Bradley che il bombardamento strategico è «la prima arma di ritorsione in caso di attacco» e che esso «avrebbe influenza sulla capacità del nemico a proseguire la guerra, e darebbe tempo agli Stati Uniti per mobilitare le risorse», l'Ammiraglio Spruance risponde che «il bisogno effettivo dei bombardieri strategici si fa sentire in seguito piuttosto che nel primo stadio della guerra, ed allora saranno necessari bombardieri che possano colpire con grande precisione». Molti fra i testimoni della Marina hanno dato grande importanza al fatto che allo scoppio della guerra i rifornimenti sarebbero ammassati in modo da potere mantenere la guerra per sei mesi od un anno, il tempo per occupare l'Europa occidentale, indipendentemente da eventuali bombardamenti strategici di aree urbane nelle lontane retrovie nemiche.

È evidente che i capi militari e navali sono in grave disaccordo sulle priorità delle varie FF.AA. e delle varie armi allo scoppio di una futura guerra, e sul modo in cui il bombardamento strategico può rispondere alle necessità.

Anche sul valore del combattimento strategico nel corso della guerra si nota lo stesso divario di opinioni. I testimoni traggono le conclusioni dagli studi sulla relazione del bombardamento strategico effettuato dagli Stati Uniti, e di quello della Gran Bretagna, ma le dette conclusioni rilevate dalle stesse fonti sono diverse. La Marina afferma che il bombardamento strategico, ossia il bombardamento di specifici bersagli militari, specialmente l'industria del petrolio, dell'acciaio, e la rete dei trasporti, è stato di enorme valore negli ultimi tempi della guerra, ma che non ha potuto essere effettuato, secondo le narrazioni ufficiali,

sino a che gli Alleati non ebbero conquistato la padronanza dell'aria, e che questo requisito della padronanza dell'aria prima di ogni efficace bombardamento aereo si ripeterà in qualsiasi futura guerra. Inoltre i bombardamenti americani alla rete dei trasporti tedeschi, descritti come pienamente riusciti, sono stati eseguiti in appoggio alle operazioni dell'esercito; e quindi di natura tattica, piuttosto che come operazione indipendente quale è contemplata nel bombardamento strategico. L'Ammiraglio Ofstie dichiara: «Persiste la teoria che i centri industriali sono i bersagli più vulnerabili, nonostante l'evidenza dell'ultima guerra che essi siano stati i più difficili per il primo sforzo».

L'Amm. Blandy ha osservato che la bomba atomica non modificherà le lezioni dell'ultima guerra, come sono interpretate dalla Marina, e che «la distruzione di un potente potenziale di guerra nemico col bombardamento strategico non è affatto una «guerra lampo» è una guerra lenta, di logoramento». Altri, della Marina, hanno affermato che è stato un errore, nell'ultima guerra, l'attacco di certi bersagli con bombardamento aereo, eccetto i trasporti e le raffinerie di petrolio che hanno effetto immediato sulla disfatta delle forze nemiche, e che il bombardamento strategico ormai ammesso nei piani strategici è una campagna «costosa» che può avere «solo effetto remoto, ritardato ed indiretto su quello principale di disarmare il nemico distruggendo le sue forze militari».

Il Gen. Bradley invece esprime le opinioni completamente opposte, e cioè che il bombardamento strategico «ha avuto un effetto decisivo sulla capacità finale degli Alleati a vincere la Germania in tempo più breve, risparmiando molte vite e dollari». Inoltre il «bombardamento strategico ha la priorità nei piani militari, poiché non può sperare di mantenere forze pronte all'impiego immediato in quantità sufficiente a fronteggiare la Russia nei primi stadi della guerra» ed anche che «mancando tali forze in essere, la maggiore potenza consiste nella minaccia di una pronta ritorsione nel caso di aggressione». I testimoni dell'Aviazione accentuano il fatto che «nessuna delle missioni di bombardamento iniziate dall'Arma Aerea nella seconda guerra mondiale è stata fermata alle soglie dei bersagli dalla opposizione nemica» e che il Comitato dello S.M. Combinato ha accettato all'unanimità il concetto attuale del bombardamento strategico.

Inoltre vi è il conflitto di opinioni sull'effetto del bombardamento strategico in merito alla volontà di resistenza del nemico. La Marina in generale sostiene

che gli attacchi aerei su grandi aree urbane possono naturalmente provocare grandi danni materiali e, secondo l'Ammiraglio Spruance «possono intaccare il morale del nemico». Ma, aggiunge, «a meno che le incursioni sulla medesima località vengano costantemente ripetute, i danni possono essere riparati». Ed ha anche accentuato, come altri esponenti della Marina, che «talvolta il morale nazionale viene elevato piuttosto che depresso da un'incursione» riferendosi al caso dell'incursione giapponese su Pearl Harbor, che, afferma, «ha prodotto agli Stati Uniti gravissimi danni alla potenza in quel tempo, ma i danni vennero riparati e rimase solo una rinforzata volontà di battersi». L'Amm. Kinkaid teme risultati contrari dal bombardamento strategico di città: «Esso non ha successo contro un nemico determinato. Sviluppa un immenso odio contro i popoli nemici, che può dar luogo ad una tremenda rivalsa con la guerra chimica e biologica». L'Amm. Blandy ha citato anch'esso Pearl Harbor, osservando che «un attacco analogo, per parte degli Stati Uniti contro città nemiche dopo l'inizio della guerra potrebbe unire la nazione nemica contro gli Stati Uniti, nello stesso modo come questi si sono uniti contro il Giappone».

Il Gen. Bradley, da parte sua, ha dichiarato: «Da un punto di vista militare, ogni danno che sia possibile infliggere al potenziale di guerra di una nazione, ed ogni grande offesa al morale di questa nazione contribuisce alla vittoria. È stato dimostrato che il bombardamento strategico ha questi effetti se applicato a dovere».

Quindi i capi militari e navali della nazione sono in contrasto tra loro sugli effetti psicologici e morali del bombardamento strategico, come pure su quelli materiali.

Evidentemente il disaccordo non è di origine recente, poiché l'Amm. Denfeld ha dichiarato che il defunto Segretario della Difesa James Forrestal, chiese al Comitato dello Stato Maggiore Combinato di consigliarlo, colle sue risposte su due questioni relative al bombardamento strategico, nell'ottobre 1948. Queste domande erano:

- 1) quali sono le probabilità di uno sgancio fortunato della bomba atomica;
- 2) supposto uno sgancio fortunato: quale sarebbe l'effetto sullo sforzo di guerra nemico in danni fisici ed in danni psicologici sulla volontà di tentare la guerra.

Dalla testimonianza risulta che l'attuale Segretario della Difesa Louis Johnson rinnovò la richiesta al

Comitato dello S.M. Combinato, e che questa ha prodotto il «Gruppo Speciale per la Valutazione dei Sistemi di Armi» (oggi Comitato combinato per la Valutazione dei Sistemi di Armi), che, come indicato più sopra, procede attualmente allo studio del bombardamento strategico in generale, e sulle prestazioni del bombardiere B-36 per determinare le probabilità di successo di un'offensiva aerea contro bersagli nemici appositamente scelti.

Dalla richiesta del Segretario della Difesa è anche derivata la costituzione di un «Consiglio Combinato di alto grado», nell'ottobre 1948 per apprezzare i risultati del lancio di bombe, nell'ipotesi che il 100% dell'offensiva aerea progettata con bombe atomiche potesse essere effettuata. Il rapporto del Consiglio, concretato all'unanimità, fu steso il 12 maggio 1949 ed inoltrato il 28 luglio 1949 al Segretario della Difesa. Questi, secondo l'Amm. Denfeld, accettò pienamente le conclusioni del Consiglio, il cui rapporto, strettamente segreto, non è stato pubblicato. In tale occasione l'Amm. Ofstie, a proposito della vulnerabilità di un nemico al bombardamento strategico, ha osservato che aree adatte di territori amici possono essere occupate dal medesimo per servirsene in avvenire come arsenali.

In vista di queste osservazioni nell'interrogatorio, e considerando la affermazione dell'Amm. Denfeld che la prossima offensiva aerea strategica «deve essere effettuata con molta maggiore precisione e selettività che gli sforzi di bombardamento dell'ultima guerra», si può dedurre che nel rapporto succitato fosse inserito questo consiglio. Ad ogni modo si ha la sensazione che dal rapporto non risulti alcuna impressione di inefficienza del bombardamento strategico.

È quindi evidente che vi è mancanza di accordo sostanziale tra le forze armate, in fatto dell'efficacia del bombardamento strategico. Il Comitato riporta l'attenzione sul fatto che un Consiglio di altro grado ha compiuto uno studio dettagliato su tale oggetto, rimettendone una relazione al Segretario della Difesa, relazione che non è stata presentata alla Commissione per ragioni di sicurezza militare.

IL BOMBARDAMENTO STRATEGICO RISPONDE AGLI OBIETTIVI NAZIONALI? – Gli interrogatori sul bombardamento strategico si sono svolti sui seguenti argomenti: La capacità della nazione a condurre un bombardamento strategico offensivo, le prestazioni del B-36; l'effetto di prevenzione sull'aggressore potenziale; il grado con cui, in caso di entrata in guerra, il

bombardamento strategico offensivo risponde alle prime necessità della Nazione; l'effetto del medesimo sopra la capacità di guerra del nemico; ed infine l'effetto di tale offensiva sulla volontà del nemico di continuare la guerra.

Come è risultato dalla discussione, vi è grande contrasto di opinioni fra gli interpellati.

Se, nonostante le obiezioni della Marina, la Nazione è in grado di effettuare bombardamenti strategici efficaci su bersagli estesi, con bombe atomiche e senza prima avere acquistato la padronanza dell'aria, i testimoni della Marina sostengono che tali attacchi sarebbero in diretta opposizione con la politica, gli obiettivi e le disposizioni degli Stati Uniti.

Ciò è risultato dalla discussione degli obiettivi nazionali, che sono stati elencati dal Gen. Bradley come: Pace e sicurezza, mantenimento della linea politica di vita, miglioramento del tenore normale di vita, sviluppo di una efficace organizzazione mondiale, ed infine l'eliminazione della guerra fra le nazioni.

La Marina ha ripetutamente affermato che l'impiego della bomba atomica contro le aree urbane è «immorale» e «barbaro» e che non affretta la vittoria. Le massicce rovine, la miseria e l'inevitabile disperazione risultanti dagli attacchi atomici hanno la conseguenza di una impossibile pace anche se la guerra è vinta militarmente. Molte delle attuali difficoltà in Europa ed in Giappone derivanti dall'ultima guerra sarebbero state evitate se gli alleati non avessero impiegato il bombardamento delle aree urbane. La strategia militare della nazione deve essere imperniata non solo su una semplice vittoria militare sul nemico, ma su uno scopo più lungimirante, degli *«Stati Uniti prosperosi in un mondo stabile e pacifico»*. Il bombardamento strategico come attualmente concepito renderebbe vana la speranza di una simile soluzione.

Questo punto di vista fu inoltre confermato dall'Amm. Radford, come segue: *«Una guerra di annichilimento condurrebbe probabilmente ad una vittoria di Pirro, che sarebbe politicamente ed economicamente senza senso. Il popolo americano, se fosse informato su tutte le circostanze, considererebbe riprovevole una simile morale. Gli Ammiragli Kinkaid, Spruance e Nimitz confermarono quanto riferito in precedenza, accentuando il fatto che non potendo rinunciare ai bombardamenti, occorre procurare che essi siano più accurati e diretti solo su bersagli militari scelti, e non su obiettivi della popolazione civile; ed in quanto alle bombe atomiche, vi è la probabilità che esse arrechino i maggiori danni fra i non combattenti, donne e*

*bambini; ed è inconcepibile che vengano impiegate sopra territori alleati occupati momentaneamente dal nemico»*.

Il Gen. Bradley, in risposta a queste obiezioni fondamentali, stabilisce che non difende la «distruzione indiscriminata» di città e popolazioni, ma è *ovvio che vi sono abitanti vicino alle fabbriche, e bombardando queste si bombarda anche il popolo*. Il bombardamento strategico in una futura guerra sarà per quanto possibile diretto contro bersagli militari, con minimo pregiudizio della popolazione civile non combattente. Accenna però alla possibilità, nel caso che un aggressore iniziasse il bombardamento di aree urbane sugli Stati Uniti, che il popolo americano «ritenesse giustificato il bombardamento strategico, sia militarmente che moralmente».

Il Segretario dell'Aviazione Militare, in accordo con quanto esposto dal Gen. Bradley osserva che la nazione potrà indulgere a tali attacchi a preferenza della perdita di soldati americani, affermando che, secondo il Presidente, le bombe atomiche sul Giappone hanno salvato la vita ad un quarto di milione di americani. Aggiunge che non vi è differenza se viene bombardato un uomo che lavora al tornio per costruire un aeroplano destinato all'attacco degli Stati Uniti, o se si tenta di fermare un soldato. Inoltre, se è vero che gli attacchi a bersagli industriali uccidono dei civili, questo è «conseguenza inevitabile della moderna guerra totale». Conferma cionondimeno, assieme al Gen. Bradley, che l'Aviazione non è partigiana del bombardamento di massa dei civili.

Quindi non solamente i mezzi, l'efficacia e gli scopi del bombardamento strategico, ma anche i risultati ultimi della sua grande autonomia sono discussi dalla Marina; ma ogni obiezione è contestata dall'Aviazione e dal Gen. Bradley.

SI È ESAGERATO IN FATTO DI BOMBARDAMENTO STRATEGICO? – Lasciando da parte le possibilità, qualità, e risultati del bombardamento strategico, sorge la questione se l'importanza del medesimo sia tale da ridurre in suo favore i fondi destinati alle altre forze armate ed alle altre specialità dell'Aviazione, e quindi le armi, l'equipaggiamento e la manodopera necessari per compiere il minimo richiesto per la preparazione di guerra.

L'importanza di questo problema per le forze armate dipende dai limiti dello stanziamento di bilancio per la difesa nazionale. Se vi fossero fondi a sufficienza per provvedere ai bisogni affacciati da ciascuno



dei servizi, non si presenterebbe la questione dell'esagerazione. Ma trattandosi di un ammontare che è sostanzialmente inferiore a quello dichiarato come minimo dallo Stato Maggiore Combinato, il grado di esagerazione di un servizio, o della produzione di un'arma speciale acquista grande importanza per tutte le forze armate. Per l'Amm. King si considera troppo enfaticamente l'aeroplano bombardiere da alta quota, a grande autonomia, come strumento di pace ed arma di guerra; per l'Amm. Radford il «B-36» è un'ottima costruzione, ma attualmente dovrebbe avere la priorità. Inoltre lo sviluppo degli altri aeroplani adatti per le missioni tattiche, e dei caccia, ha sofferto in causa della enfasi data ai bombardieri pesanti, ciò che è provato dal fatto che solo il 6% dei fondi di ricerca e sviluppo dell'aviazione sono destinati a questi tipi. Ed il Segretario della Marina afferma che l'opinione generale della Marina è che l'Aviazione, per il 1950, secondo i progetti, è sbilanciata nella sua composizione, in favore del bombardamento strategico ed a detrimento della capacità a provvedere l'appoggio tattico aereo alle forze terrestri ed ad altre missioni che richiedano l'intervento dell'aviazione tattica. Una riduzione nel gruppo dei bombardieri pesanti, in favore degli aeroplani tattici sistemerebbe meglio l'intero programma, pur rimanendo nel limite dei 48 gruppi. Aggiunge che queste considerazioni sarebbero piuttosto argomento dell'Esercito e della Aviazione, e che il punto di vista della Marina è stato esposto solo a richiesta del Comitato.

Il Vice Amm. Robert B. Carney, Presidente della Commissione Consultativa Finanziaria del Comitato dello S.M. Combinato e Capo Incaricato delle Operazioni Navali per gli Approvvigionamenti, ha dichiarato che il problema militare più immediato è, oggi, quello finanziario, e che l'acquisto di aeroplani, essendo la partita di bilancio, più considerevole, è perciò il problema più importante del bilancio stesso. Afferma che anche limitandosi a mantenere gli attuali 48 gruppi di aeroplani, sarebbero necessari annualmente 2,3 miliardi di dollari per provvedere alla sostituzione dei velivoli invecchiati ed al consumo di esercizio, e che questa spesa aumenterà negli anni futuri, in proporzione dell'aumento di costo degli aeroplani stessi. E dato che sono previste ulteriori riduzioni di bilancio la situazione peggiorerà e sarà necessaria la riduzione di stanziamenti per le altre forze e programmi.

Spetta ora alla Nazione, in base all'esposizione dell'Amm. Carney, decidere se l'Aviazione è talmente necessaria nella sua forma attuale, da consentire la

diminuzione e l'insufficienza di altri componenti essenziali della compagine militare. E questo è oggi il problema militare n. 1, poiché, afferma l'Ammiraglio, la Forza Aerea strategica non può essere mantenuta al livello attuale coi fondi stanziati in bilancio, e «ogni aumento di fondi per acquisto di bombardieri strategici per mantenere la forza attuale può essere ottenuto solo a detrimento ulteriore di altri campi». Il risultato, sotto questa forma, favorisce i bombardieri strategici a danno di altre specialità.

Gli studi sui mezzi di effettuare i bombardamenti strategici, a cui si è precedentemente accennato, hanno avuto lo scopo di determinare quali dei vari sistemi (bombardamento intercontinentale, bombardamento da basi di oltremare, da portaerei, da idrovolanti) sarebbe il meno costoso per le risorse nazionali, sia in pace che in guerra. È risultato che il sistema intercontinentale è, logisticamente, il doppio più caro degli altri tre, per effetti confrontabili. L'Amm. Carney ne deduce che in tali condizioni il bombardamento intercontinentale può essere giustificato solo da impellenti considerazioni di urgenza assoluta, dato che per ragioni di spesa e sforzi vi sono dei sistemi più convenienti. Ma questa considerazione di massima urgenza sarebbe ragionevole, in tempo di pace, solo se vi fosse «garanzia assoluta del suo carattere decisivo», altrimenti la sua influenza sulle altre forze armate sarebbe disastrosa nel caso di guerra. Secondo il suo punto di vista, un'analisi finanziaria e logistica dimostra che l'attuale programma di bombardamento intercontinentale assorbirebbe in modo pericoloso i fondi in tempo di pace, senza sicura garanzia di ottenerne il compenso per i gruppi militari americani che sarebbero costretti all'impotenza. In conseguenza, non si può permettere (è sempre l'opinione dell'Amm. Carney) per un prolungato periodo di pace, all'Aviazione di preparare il bombardamento strategico intercontinentale, se siano possibili altri metodi.

La risposta dell'Aviazione è stata specifica. Non è vero che l'Aviazione punti tutto su un solo campo. Il Segretario dell'Aviazione ha affermato che solo l'8% di tutti i gruppi verrebbero dotati del B-36, sulla base di qualsiasi struttura dei gruppi, dato che attualmente solo 4 dei 48 gruppi dell'Aviazione Militare saranno attrezzati con i bombardieri B-36, e ve ne sarebbero sempre solamente quattro con una struttura di 58 o 70 gruppi. Inoltre fra i 5309 aeroplani approvvigionati durante gli anni fiscali 1949-51 solo 154, ossia il 2,9% sono B-36, ed il loro costo è il 16,3% del costo preventivato di detti 5309 aeroplani. Oltre



l'80% della Forza Aerea, dopo la mobilitazione, si comporrà di aeroplani attrezzati per impieghi diversi dal bombardamento strategico, ed il costo totale del programma dei bombardieri B-36 (esclusi quelli da ricognizione) sarà inferiore ad un miliardo di dollari.

Il Capo di S.M. dell'Aviazione per il Comando Aereo Strategico, ha dichiarato che questo impiega solo il 29% degli aeroplani da combattimento e di appoggio delle Forze Aeree Regolari, e fra questi solo il 5% è costituito da B-36, e che nel giorno M gli aeroplani del Comando Strategico formeranno un totale inferiore al 20% del totale delle forze disponibili per l'Aviazione Militare (compresi i gruppi della Guardia Nazionale Aerea) ed in questa percentuale del 20% i B-36 entrano solo il 3%. Il personale del Comando Aereo Strategico è il 16% di quello complessivo dell'Aviazione (con i B-36 che sono solo il 4% del totale dei velivoli). Il Gen. Vandenberg aggiunse anche che l'Aviazione potrà equipaggiare vari gruppi in più con i bombardieri a getto B-47 in confronto dei gruppi muniti di B-36.

I PUNTI DI VISTA DEL COMITATO. —È evidente da quanto precede che la questione del bombardamento strategico è controversa sotto tutti i rapporti, cosicché il Comitato non è in grado di tentare un accordo, almeno in linea generale, e conviene col Comitato Eberstadt della Forza di pronto impiego «che è inevitabile continuino a esservi divergenze fra l'Aviazione e la Marina». Non che vi sia ragione di rivalità fra le FF.AA. (il Comitato desidera affermare che un certo grado di competizioni fra le FF.AA. è di grande valore per la preparazione ed il morale delle attività militari e non deve essere eliminato, per cagioni di unificazione), ma perché la causa prima di questa continua divergenza è una inabilità per dette FF.AA., a mettersi d'accordo fondamentalmente e professionalmente sull'arte della guerra.

Ambedue le parti di questa vicenda agiscono con serietà e sono pienamente convinte della giustezza dei loro asserti, e ritengono che la futura prosperità della Nazione dipenda dall'accettazione delle loro particolari vedute professionali. Dato che queste vedute sono perfettamente opposte, non possono avere ragione tutte e due le parti; secondo il Comitato hanno ragione e torto ambedue. La risposta giusta sta fra le due opinioni. Purtroppo un giudizio sicuro non dovrà essere dato che da una guerra effettiva e dalla pace che la seguirà.

È risultato chiaro, in tutte le testimonianze, che ciascun ufficiale presentava il caso secondo la sua situa-

zione, e basandosi probabilmente sulla propria esperienza di guerra ed educazione professionale. È un fatto che la situazione al principio di una guerra è, per il difensore almeno, molto diversa da quanto si era pensato. Ed è questa verità che rende impossibile la completa riconciliazione tra le divergenti vedute professionali sull'utilizzazione delle assegnazioni disponibili in modo da ottenerne il massimo di sicurezza. Se potesse essere previsto con certezza ogni dettaglio della fase di apertura di una futura guerra, è probabile che le divergenze contestate così rigidamente dinnanzi al Comitato verrebbero facilmente composte e forse non sarebbero nemmeno avvenute.

Il Comitato non si riferisce a gelosie, pregiudizi di servizio e sete di potere; non vuol minimizzare l'importanza di questi sentimenti non desiderabili ma precisa nondimeno le sue idee in proposito. Si tratta di sentimenti umani naturali, che non si eliminano mai, anche se chi aspira alle posizioni elevate debba imparare a controllarsi. Nel caso attuale, però, essi non hanno che un'influenza minima.

Il Comitato ritiene possibile la soluzione della controversia sulla quale le parti si sono apertamente spiegate, con opera di persuasione da parte delle FF.AA., che il pubblico americano auspica un accordo rapido e senza rancore sulle differenze professionali, e che esse adempiano ai loro doveri, non solo con efficienza, ma anche con dignità, decoro e pieno riconoscimento dei reciproci giudizi professionali.

Il Comitato è giunto ad un'altra conclusione. In base alle discussioni, relazioni, testimonianze, avvenute dinnanzi a Commissioni del Congresso negli ultimi anni, per parte di Istituti, come il Comitato delle Ricerche e Sviluppi, e di singole personalità, esso partecipava alle loro opinioni. L'integrazione di questi punti di vista non altera la conclusione che alcun corpo politico civile possa giungere, da se stesso, con processi deliberativi a risposte definitive che possano aver valore rispetto ai fatti del passato ed alla probabilità e natura di una futura guerra. Anche se degli scienziati hanno affermato che se gli Stati Uniti ritengono di aver necessità di bombardieri pesanti prima del 1952, il B-36 è il migliore disponibile, ciò non risolve l'osservazione generale che tutti i bombardieri pesanti del tipo corrente siano talmente vulnerabili da rendere la loro costruzione non altro che una mistificazione costosa, ed il loro impiego un possibile sabotaggio della vittoria dopo la guerra, oppure l'argomento opposto che tale bombardiere fornisce il mezzo più sicuro, economico ed efficace per effettuare bombardamenti di grande

importanza e che tali bombardamenti possono essere eseguiti con esattezza e precisione.

Il Comitato ritiene in conseguenza che, come avvenuto sinora, si debba incoraggiare e seguire il processo di esplorazione, studi e coordinazione fra gli ufficiali delle varie FF.AA., per mantenere agli Stati Uniti una soddisfacente dottrina di difesa, per approntare piani applicabili, e progettare unità debitamente equipaggiate onde rispondere alle circostanze più probabili in qualsiasi caso di emergenza. Il punto cruciale, per il Comitato, è di stabilire se la struttura attuale della difesa nazionale assicuri adeguata considerazione di tutti i punti di vista professionali in questa materia fondamentale della difesa, specialmente nei primi stadi dell'unificazione, in cui le singole FF.AA. hanno così limitata conoscenza professionale delle limitazioni e possibilità delle altre, sia nel senso strategico generale, sia nei riguardi delle armi individuali e degli oggetti di equipaggiamento. Non è un biasimo osservare che un ufficiale dell'Esercito non è un esperto navale, che un ufficiale della Marina non è un esperto delle tattiche e tecniche di manovra dei carri armati dell'Esercito sul terreno, e che l'ufficiale d'Aviazione non è in grado di valutare il pro ed il contro di una portaerei rispetto ai sommergibili. Al contrario, è scorretto e può risultare pericoloso, secondo il Comitato, di pensare altrimenti, specialmente in questi tempi.

Ciascuna delle Forze Armate è depositaria non solo di stretta fedeltà, ricche tradizioni e glorie passate, ma è anche depositaria di una vasta mole di sapienza, di enorme specializzazione, di campi specializzati ed integrati dallo sforzo umano e dai tentativi, più complicati e diversificati, che nella vita civile per il dottore, il legale, il ministro e l'ingegnere.

In conseguenza il compito del Comitato in questo labirinto non è di giudicare se la dottrina strategica sia sana o meno, poiché né esso né le stesse FF.AA. possono saperlo prima della guerra. Ma esso è interessato per la questione fondamentale: Si può essere sicuri, al Dipartimento della Difesa, che tutti i punti di vista di ciascuno dei Servizi specializzati verranno attentamente considerati? O vi è la possibilità che, con la attuale organizzazione della sicurezza nazionale, vengano imposte le vedute di uno o di due delle FF.AA., per un periodo continuato, contro quelle dell'altra o delle altre due FF.AA.?

Il Comitato è d'opinione che l'organizzazione della sicurezza nazionale possa essere modificata in modo che le decisioni vengano prese col dovuto riguardo ai

punti di vista di tutte le FF.AA., e che lo stesso debba avvenire per le modifiche legislative che vengono discusse in appresso.

In quanto all'approvvigionamento di aeroplani, nei riguardi del bombardamento strategico e della composizione della flotta aerea, il Comitato è preoccupato dalle asserzioni dell'Amm. Carney, dalle quali risulta fondatamente che il bombardamento strategico possa essere effettuato con metodi diversi da quello intercontinentale ottenendo migliori risultati, e che detto metodo intercontinentale è di costo doppio di quello degli altri sistemi. Risulta inoltre che mantenendo l'attuale composizione della flotta aerea di 48 gruppi è necessario un investimento annuo di 2,3 miliardi di dollari per l'approvvigionamento di nuovi aeroplani, ciò che è molto superiore agli stanziamenti previsti nei bilanci 1950 e 1951 (per il 1951 è previsto un miliardo meno dei 2,3 minimi indicati dall'Amm. Carney).

Pare quindi che la situazione sia critica in fatto di approvvigionamento di aeroplani. Pare inoltre, sempre con riferimento all'Amm. Carney, che il piano di stanziamenti della difesa nazionale non sia realistico, che il bilancio militare sia inferiore a quello che dovrebbe essere, altrimenti la Nazione può trovarsi di fronte ad una diminuzione del potere aereo dell'Aviazione. L'altra alternativa è di stanziare gli ulteriori fondi necessari all'Aviazione per mantenere i 48 o più gruppi in condizione moderna entro i limiti attuali di bilancio, ed imporre riduzioni rovinose nei bilanci dell'Esercito, della Marina e del Corpo Navale. Questo problema è essenzialmente finanziario e non legislativo, compete quindi anzitutto al Comitato degli Approvvigionamenti. Il Comitato d'inchiesta quindi raccomanda che nelle discussioni sul bilancio militare del 1951 richieda alle FF.AA. (comprendendo l'Amm. Carney) di presentare dati dettagliati su questo soggetto, riferentisi al futuro, in modo da giungere ad una chiarificazione sull'influenza, presente e progettata dell'approvvigionamento di velivoli sul bilancio della difesa nazionale.

Se fosse nei piani militari di ridurre nei prossimi due o tre anni il complesso della flotta aerea a 33 o 35 gruppi, il Congresso dovrebbe esserne informato, in modo da regolare gli stanziamenti. Se, invece, si vogliono mantenere per un tempo indefinito i 48 o più gruppi, il Congresso deve decidere se aumentare i fondi del 1951 a spese delle altre forze armate (ciò che sarebbe assolutamente inopportuno) od aumentare gli stanziamenti in bilancio.

Analogo studio deve esser condotto sul programma dell'Aviazione della Marina. È un procedimento sbagliato ed ingannevole per la Nazione, provvedere nuovi aeroplani insufficienti a mantenere l'attuale potere aereo, a meno che non sia chiaramente stabilito che si tratti di un piano finanziario a lungo termine.

Il Comitato dei Servizi Armati considera questa parte delle testimonianze di estrema importanza e

raccomanda una accurata analisi da parte della Commissione degli Approvvigionamenti, nello studio del bilancio 1951.

*(La seconda parte di questa relazione, che tratta della Aviazione Tattica, dell'ordinamento, e dei rapporti fra le FF.AA. e fra queste e il Congresso sarà pubblicata nel prossimo fascicolo sotto il titolo «Unificazione e Strategia»).*

## STRATEGIE E IDEOLOGIE

AUTORE: ANTONIO AVIANTE

(«Rivista Aeronautica» n. 9 – settembre 1950)  
(OBIEZIONI ALLE TESI DI MECOZZI)

L'attento e solerte commentatore Abele Marzi, nella rubrica «Comando» del n. 5 - 1950 della Rivista, opportunamente riporta il testo integrale della interessante relazione «Unificazione e Strategia» presentata dal Comitato delle Forze Armate del Senato degli Stati Uniti nell'ottobre 1949.

Egli invita il colto e l'inclita a meditare la suddetta relazione, ed intanto la fa precedere da alcune personali considerazioni, relative alla legittimità di certe forme di guerra. Sono queste considerazioni che ci sembrano assai discutibili, come ci proponiamo di mostrare ai pazienti lettori, tralasciando per ora di occuparci della sostanza della relazione che ad esse ha dato spunto.

Il Marzi dunque insorge con veemenza contro la «pazza strategia» del bombardamento indiscriminato, cioè del grande bombardamento, atomico o non atomico, e dice che si deve senza indugio reagire a tale pazza strategia proclamandone la illegittimità vituperosa, aggiungendo che bisogna contrapporre invece quella che miri alla distruzione delle sole forze armate del nemico.

Queste affermazioni appaiono alquanto strane, fatte come sono non da un falso e ipocrita «partigiano della pace».

Affermazioni del genere infatti sembrano ignorare la realtà, sembrano addirittura prescindere dalla constatazione della natura attuale del fenomeno guerra, della forma che ha assunto dal 1914 in poi, da quando cioè si è cominciato a parlare di guerra di popoli e di guerra totale.

Premesso che si allude sempre alla grande guerra decisiva all'ultimo sangue, e non alle guerricciolate secondarie, e restando per definizione la guerra atto di forza per eccellenza, non sembra concepibile misurarne e moderarne a priori la violenza.

In casi particolari può accadere che convenga ad entrambi i contendenti escludere certi colpi, ma allora l'accordo in proposito è tacito e automatico, senza bisogno di leggi scritte.

Ma pensare di eliminare una certa arma, o proscrivere sulla carta un certo impiego, soltanto perché in definitiva ciò gioverebbe a uno dei partiti contrapposti, appare più che un'utopia un'assurda pretesa.

Se fosse putacaso accettato il principio di dichiarare illegittimi certi atti di guerra che fanno troppo male, in intensità e in estensione, limitando e confinando la lotta esclusivamente al duello tra le forze armate, si dovrebbe poter arrivare per gradi al sistema degli Orazi e Curiazi. (E perché no allora a quello della partita a scacchi?).

Il suddetto principio, oltre tutto, favorirebbe, anzi imporrebbe all'atto pratico, quella generale e inarrestabile cosiddetta corsa agli armamenti che i pacifondai dicono di voler evitare.

Infatti uno Stato A che pensa – diciamo – soltanto ai cannoni, potrebbe a piacere papparsi un vicino Stato B, che pensa invece al burro, senza che alcuno sia materialmente in grado di impedirglielo.

Un eventuale Esercito dell'ONU non potrebbe – nella migliore delle ipotesi – che accorrere «dopo» ad effettuare la «liberazione» (o la «controliberazione») per ricacciare a casa loro – sempre nella migliore delle ipotesi – gli invasori (o «liberatori»).

Poi «alt»: il suo compito sarebbe finito, la gloriosa bandiera azzurra col globo terracqueo verrebbe ripiegata, e chi ha dato ha dato e chi ha avuto ha avuto. Salvo restando per lo Stato A la possibilità di ricominciare il gioco al prossimo momento propizio.



In sostanza il predetto Esercito equivarrebbe ad un paio di forbicine, o magari di forbicione, buone tutt'al più per spuntare le unghie, o gli artigli, del Signor A, dopo che li avesse messi fuori.

Se esiste invece uno strumento idoneo a picchiare presto e sodo sulla testa del prepotente Signor A, è probabile che questi rinunci senz'altro a tirar fuori le unghie. L'effetto così sarebbe addirittura ottenuto prima, senza agire, con l'essere «in potenza».

Tale strumento, secondo alcuni, è oggi costituito propriamente e solamente dall'Aviazione strategica, ed ecco come si spiega il favore di cui questa gode, non solo da parte dei possessori dello strumento, ma anche e specialmente da parte di chi si sente esposto a certi colpi di artiglieria.

Si può discutere quanto si vuole sulla valutazione della reale efficacia decisiva del suddetto strumento, ma non se ne deve condannare aprioristicamente e genericamente il criterio naturale d'impiego.

Non è finita qui, si sa, c'è ancora e soprattutto la storia delle donne, dei vecchi e dei bambini che ne vanno di mezzo, di tutti i cosiddetti civili «non belligeranti armi alla mano» che inevitabilmente saranno direttamente colpiti dall'offesa aerea.

Intanto, c'è da dire che risulta evidentemente impossibile fare oggi una esatta discriminazione, sia teorica che pratica, tra i veri belligeranti e gli «estranei», in ordine all'apporto effettivo dato da ciascuno alla guerra, oltre che al grado di responsabilità che a ciascuno compete.

Poi si dovrebbe poter separare materialmente, nelle aree di guerra, i belligeranti dai non belligeranti, in modo che i colpi diretti sugli uni non finiscano sugli altri. Cosa impossibile anche questa.

Infine, sul piano morale, non si vede perché – in sede diversa dalle manifestazioni demagogiche – si debba far finta di commuoverci per la sorte delle donne, vecchi e bambini, e non per quella, diciamo, dei validi padri di famiglia e figli di famiglia – cioè del fior fiore dell'umanità – che delle guerre e dei conflitti politici e sociali subiscono più di tutti il peso e gli orrori. Peso ed orrori non limitati alle offese guerra durante, ma estesi senza limiti al prima e al dopo, sotto quelle ignobili forme vessatorie in onore, pare, specialmente in certi Paesi molto «progressivi», che si denominano «lavoro forzato», «deportazione», «annullamento di prigionieri» e altre simili brutture.

È dunque la guerra con tutti i suoi tristi accessori che è diventata più che mai orribile, spaventosa, esecrata ed esecrabile. Ed è contro tutte le cause di

guerra che bisognerebbe insorgere e lottare senza respiro.

Tra queste cause il Marzi accenna a «ideologie discutibili e interessi sui quali non occorre neppure più discutere». Per quanto non meglio specificati, tali ideologie ed interessi sono individuabili in quelli «occidentali», visto che al loro servizio starebbe la «pazza strategia» che si avvale dell'arma aerea «per ricattare una parte del mondo».

Non si comprende perché venga esclusa da ogni responsabilità questa seconda parte del mondo, che poi non è composta tutta di agnellini, se pretende di salvare l'umanità imponendo a tutti i costi, *con tutti i mezzi*, e cioè con le buone e le cattive (le buone essendo costituite normalmente dalla menzogna e dall'inganno, le cattive dalla rivoluzione e dalla guerra) un determinato regime sociale e *soltanto quello*, «marca di fabbrica depositata», «unica Casa fondata nel...», «diffidare dalle contraffazioni e dalle deviazioni»!

Eppure la deprecaturissima guerra sarebbe se non definitivamente scongiurata certamente allontanata, se i suddetti autonominatisi redentori e apostoli della giustizia sociale, rinunciassero alla loro grande missione, e rispettassero almeno la libertà di ciascuno di poter vivere schiavo scegliendosi un padrone anziché un altro.

Infine, tornando ai fautori della «pazza strategia» non sembra bello prendersela con «l'antesignano», e recriminare sul «triste vanto» di noi Italiani di aver prodotto ed esaltato quel Douhet che, buongrado o malgrado, viene pure esaltato ormai in tutto il mondo.

Quale è la colpa del Douhet? Forse quella di aver fatto il profeta di sciagure? Ma non è stato certo Douhet a determinare gli eventi, sono stati bensì gli eventi a dar ragione a Douhet, per forza di cose, e proprio da parte di coloro che avevano iniziato e condotto la guerra con un indirizzo dottrinario tutt'altro che douhetiano.

E allora?

Perché la sciagura ha colpito anche la nostra Patria? Ma che gli Inglesi – i quali in seguito all'avvento dell'aviazione hanno perduto la loro *splendid isolation*, sopportandone le note conseguenze – vituperano forse Sir George Carley e gli altri geniali precursori britannici del volo?

Si potrà discutere quanto si vuole sulla reale situazione e sulle effettive possibilità dell'Italia alla luce dei tempi e della suddetta strategia, e qui tornano opportune molte delle considerazioni che il Marzi fa in altra



parte della stessa Rivista (Lettere al Direttore: «Rottura di copertoni»); ma questo è un altro paio di argomentazioni.

Il prendersela passionalmente e assolutisticamente con un sistema, soltanto perché ci ha procurato dei dispiaceri, può servire a fare – senza volerlo – della buona propaganda a favore di uno dei partiti contrap-

posti nello schieramento ideologico che divide oggi il mondo, ma non pare che serva altrettanto bene la causa della chiarezza, né quella della giustizia, né infine quella della pace.

---

**Nota della Direzione.** – Il collaboratore Abele Marzi aveva inviato una sua replica; poi l'ha ritirata.

## XXIX

### CONSIGLIO ATLANTICO

(“Rivista Aeronautica”, n. 6, giugno 1950; pseudonimo ABELE MARZI)

È l'ultimo scritto di M. prima della sua defenestrazione dalla direzione della rivista, che avviene a partire dal numero dell'agosto 1950. Coincide con l'inizio della guerra di Corea (25 giugno 1950).

Nel marzo 1949 (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XXI, p. 160) M. aveva sostenuto la non convenienza che ciascuna potenza europea ricostruisse le sue Forze Armate con “un po' di tutto”, e la convenienza, invece, di “specializzarle” per lo svolgimento di una sola parte dei compiti comuni le Forze Armate di ciascun Paese componente l'Alleanza Atlantica.

Francamente non si riesce a capire come queste idee, che implicano una completa integrazione delle Forze Armate europee e occidentali (e quindi la scomparsa di una politica militare autonoma nazionale o europea) possano conciliarsi con le tesi di M. di qualche mese prima (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XVII, p. 137) sulla neutralità disarmata dell'Italia e dell'Europa, e sulla conseguente necessità di una via autonoma europea rispetto alle contese tra le due superpotenze.

Questo articolo, pertanto, assume la veste di una tardiva rettifica di posizioni precedenti, nella quale si

vorrebbe mettere in evidenza che, dopo tutto, sui criteri di base da adottare per il riarmo europeo il Consiglio Atlantico del momento la pensa come M.

Superfluo ricordare che queste proposte non hanno avuto seguito. Anche l'ammiraglio Di Giamberardino nel suo volume Il prossimo conflitto mondiale (1948) sostiene in certo senso la tesi della “specializzazione” (l'Europa fornirebbe essenzialmente le forze terrestri; gli Stati Uniti la componente aerea e quella aeromarittima): ma l'integrazione proposta da M. è comunque ben altra cosa, è l'estremizzazione del concetto. In proposito ha ragione il Silvestri quando rileva che “se è vero che avere delle Forze Armate più o meno complete per ciascuna Nazione costa sicuramente più che mettere insieme ciascuna solo una parte omogenea, il particolare accorgimento finirebbe per creare una vera Babele militare con una capacità funzionale da proiettarsi a lunghissimo termine. Come sempre i peccati di “logica” (per lo meno una certa logica che prescinde dai dati pratici) sconfinano nel mare infido e sconfinato dell'utopia”.

(F. B.)

Può darsi che il Generale Bradley pronosticato comandante generale della «difesa» occidentale, non legga la Rivista Aeronautica, ma fa sempre piacere accorgersi che tuttora in Italia sprizzano talune «pensate» che gli Italiani trascurano di rilevare, ma che poi rigermogliano (vulgo: riciccano) all'Estero.

A prescindere dalla giustezza o dalla erroneità, noi facciamo la pensata, e gli altri l'applicano a nostro danno.

No, non credete che io voglia alludere alla teoria del Douhet, sebbene anch'essa rientri nella regola suespressa!

Alludo invece ad una tesi che sembra sia stata dibattuta nella seconda decade di questo maggio prebelli-

co in seno al cosiddetto «Consiglio Atlantico» nelle riunioni tenutesi a Lancaster House (Londra).

Per maggior brevità ed autenticità riporto due brani d'una corrispondenza del giornalista Piero Ottone comparsa sul *Messaggero di Roma* del 16 e 17 Maggio:

«Il Consiglio Atlantico deve risolvere il contrasto fra le richieste dei ministri e le disponibilità dei tesoreri. I ministri degli Esteri per quanto potenti, non possono però creare una ricchezza che non c'è, non possono moltiplicare i pani come nel miracolo.

E allora? Può darsi che essi si accorgano che la sola salvezza sta nello sfruttamento in comune delle risorse, sin qui sfruttate solo su base nazionale.

*Sinora, per esempio, ogni nazione ha fatto un suo esercito bene equilibrato fra le varie armi, artiglieria, fanteria, carri armati ecc. una sua Aviazione, una sua marina. Se si costituisce un esercito unico, con la fanteria fornita da una nazione, l'artiglieria da un'altra e così via, il costo ne sarebbe minore, la collaborazione più agevole e completa. È Bradley che auspica una soluzione del genere.*

*Anche sul piano economico, anche sul piano politico la salvezza è data dall'unione delle forze. Solo così il miracolo di moltiplicare i pani diventa possibile. Si riuscirà a farlo? Questo, naturalmente, è il grande interrogativo.*

*«Il "Daily Mail" stamane rivelava i particolari di una proposta che sarebbe stata presentata ai "dodici" per costituire un unico esercito atlantico invece dei vari eserciti nazionali autarchici esistenti ora. L'Inghilterra demolirebbe addirittura le unità navali pesanti per allestire una grande flotta antisommergibile e una poderosa aviazione di aerei da caccia.*

*La Francia e i Paesi dei continenti fornirebbero la fanteria, dotati di carri armati e di artiglieria americana, gli Stati Uniti darebbero i bombardieri pesanti, le corazzate, le portaerei. Può darsi che i particolari forniti dal giornale siano del tutto fantastici. Non si vede, fra l'altro l'utilità di demolire le grandi unità inglesi. Ma l'idea dell'esercito unico è nell'aria: ne facevamo cenno anche ieri sera.*

*Un suo vantaggio sarebbe di cementare l'unità del mondo occidentale. Un paese dotato di soli aerei a reazione, o di sola fanteria o di soli bombardieri non potrebbe agire in modo indipendente senza l'aiuto degli altri. Ciò significa che si avrebbe una prima rinuncia pratica di sovranità nazionale».*

Adesso i miei sette Lettori dovrebbero ricercare le idee consimili da tempo espresse nella Rivista Aeronautica rileggendo *interamente* gli scritti di cui io non posso chiedere che di riportare brevissimi brani.

Il signor Alfio Molazza scriveva nella Rivista Aeronautica a. 1948, n. 2, pag. 107 sotto il titolo «*Sistemi di cobelligeranza*» (articolo ripubblicato dalla Associazione Culturale Aeronautica nella Serie dei «Quaderni Aeronautici» col n. 320):

*«Vi sono due sistemi per cobelligerare; quello di avere come proprio campo di azione un settore del teatro d'operazione ed ivi adoperare tutte e tre le Forze Armate e tutte le specialità o "armi" di ciascuna; oppure quello di assumere nell'intero teatro d'operazione (non dico in tutti i teatri d'operazione) una parte dei compiti, una*

*parte sola delle specializzazioni od "armi" combattenti»; e più innanzi:*

*«Trovo stupido che un Paese qualsiasi destinato a una guerra di coalizioni, e tanto più un Paese ridotto nelle condizioni dell'Italia, si sia accinto ad avere tutte e tre le Forze Armate, invece di sopprimerne almeno una e in ogni forza armata avere tutte le Armi, Corpi e Specialità pensabili invece di sopprimerne il più possibile e affidarsi agli alleati per colmare le lacune. Facciamo pure il debito conto delle necessità peculiari all'inquadramento, al coordinamento, alla comprensione, all'amor proprio autonomistico ma per carità di patria non facciamo l'illusione di poter studiare, fabbricare, addestrare, adoperare, tutto quanto d'armamento e di relativi uomini d'arme occorrono in un settore dei teatri operativi, fosse pure il più piccolo settore concepibile»;*

e più oltre:

*«Sei così credulo da contare che gli Alleati ci forniranno tutta la varietà se non la quantità di armamento possibile per tutte le varietà di armi, corpi e specializzazioni, in terra, in mare, nell'aria».*

Il signor Demèzio Zèmaco scriveva, nella Rivista Aeronautica a. 1949, n. 3, pag. 196 sotto il titolo «*L'Aviazione Italiana ed il Patto Atlantico*» (articolo ripubblicato dalla Associazione Culturale Aeronautica nella serie «Quaderni Aeronautici» col n. 417):

*«Ammessa e non concessa la ineluttabilità d'una cobelligeranza, con quei determinati Alleati, in queste contingenze, in una impresa di tal mole, col presupposto col retropensiero di una federazione europea od unione europea anche per il tempo pacifico, con cioè l'aspirazione a favorire la più intima fusione fra le forze armate dell'Europa intera, almeno di quella continentale, nonostante tutto, dico, e per conseguenza di tutto, il metodo da adottare sarebbe un altro.*

*Ossia, quello più redditizio per ogni Alleato non sarebbe di avere un po' di tutte le forze armate e le specialità e sottospecialità di ogni forza armata; ma di contribuire nel totale con solo una o alcuna delle suddette, psicologicamente, tecnicamente, industrialmente»;*

e qualche riga dopo:

*«Dio ne scampi che, applicando con rigore il suddetto metodo di cobelligeranza, il Montgomery ci assegni i*

compiti di mulattieri e di camionisti per tutte le forze armate d'Europa, ma nello applicarlo, quel metodo, il *Comando-al-Vertice* non potrebbe non tener conto delle prove nel passato fornite dagli uomini gregari, dagli uomini capi, e dai materiali mezzi di ciascuna delle Nazioni destinate a cobelligerare».

Che ne pensano i miei sette Lettori? In conclusione io sono dell'opinione che Demèzio Zèmaco esprime in un altro brano:

«Non m'illudo che sia realizzabile un così logico programma; altrimenti l'Umanità ne attuerebbe di ancora più logico, per esempio quello di Fra Cristoforo in tema di sfide di portatori e di bastonate».

Ma almeno non sarebbe questo uno Spunto di studio e di collaborazione alla Rivista Aeronautica?

Quante conseguenze ne deriveranno, se il progetto si attua, nella struttura delle nostre FF. AA. e nella situazione dei singoli individui che ne fanno parte! Di fronte a questo tema, i molti che ci si affanna a studiare, tanto nelle segrete stanze degli Stati Maggiori, quanto nelle maestose aule degli Istituti Militari sono bazzecole.

Ancor oggi, ancor oggi, mentre maturano queste po' po' di sorbe: «standardizzazione della Cobelligeranza» di cui qui sopra, Forza Armata Atlantica composta di volontari europei di cui vedi Rivista Aeron. a. 1949, n. 7, pag. 454, fronte di battaglia al Reno o ai Pirenei, eccetera, ancor oggi molti nostri ufficiali nei suddetti Istituti e fuori si sollazzano a discutere d'ordinamento e d'impiego come se ci trovassimo ancora nel III Anno dell'Impero!

Il Segretario di Stato Dean Acheson il 31 maggio 1950 ha esposto al Congresso degli S.U.A. una relazione sui risultati della Conferenza di Londra sopra accennata. Egli ha detto tra d'altro:

«Forse la più importante iniziativa del Consiglio è stata quella di suggerire ai governi un principio che servisse di guida nello sviluppo della comune difesa. Tale principio è la creazione di «forze collettive bene equilibrate» in luogo delle iniziative superflue che

avrebbero portato ciascuna nazione su larga o su piccola scala a ripetere quanto ogni altra nazione stava facendo. Dopo un attento esame dei piani che erano stati preparati, a ciascuno di noi è apparso evidente che il principio delle «forze collettive bene equilibrate» era l'unico che potesse conciliare la disponibilità delle risorse con quanto si esige da esse, e che esso rappresenta l'unico modo in cui sviluppare le forze comuni in modo tale da fronteggiare con successo qualsiasi attacco iniziale e portare a felice conclusione qualsiasi guerra ci venga imposta. Infatti il compito di assicurare un'adeguata difesa comune ed un adeguato tenore di vita è così vasto che sprechi di energie inutili e duplicati di sforzi impedirebbe la sua felice attuazione. Inoltre tale principio ha più di ogni altro armonizzato le esigenze di sicurezza di ciascun paese membro con le esigenze di sicurezza di tutta la comunità.

Questo principio delle «forze collettive bene equilibrate» ha un significato grandissimo e forse rivoluzionario. Esso ha la sua origine legislativa, per quanto riguarda il governo degli Stati Uniti, nella legge 1949 per reciproca assistenza difensiva, la quale stipulava che l'assistenza fornita dagli Stati Uniti agli altri paesi del Patto Atlantico avrebbe dovuto essere impiegata per promuovere «la difesa coordinata della zona nordatlantica». Esso dimostra che ciascun paese farà affidamento su tutti gli altri membri della comunità, e che la comunità si aspetterà da ciascun paese che esso contribuisca come meglio può alla comune difesa in conformità di un piano comune; esso dimostra che ciascun paese riconosce che la propria sicurezza non ha più valore che la sicurezza di tutta la comunità, e proverà in modo tangibile ad un eventuale aggressore che egli dovrà fronteggiare le risorse riunite della comunità, che non potrà cogliere l'opportunità di debellare i membri di questa uno alla volta.

Gli Stati Uniti in quanto sono nella comunità nordatlantica il membro che ha una popolazione più abbondante e le industrie più vaste e più produttive, debbono di necessità esplicitare una funzione preminente nella creazione di forze collettive bene equilibrate. Se ci atterremo fedelmente a tale principio e dirigeremo le nostre energie verso la creazione di tali forze, troveremo adeguata rispondenza negli altri membri del Patto».



### XXX

## IL "SECONDO TEMPO" NELLA TERZA GUERRA MONDIALE (*"Rivista Marittima"*, n. 12, dicembre 1950)

*Questo articolo (pubblicato – è l'unico caso – sulla "Rivista Marittima", et pour cause, visto che M. non di Origine più, al momento, la "Rivista Aeronautica") partendo dall'esempio della guerra di Corea, si sforza di immaginare come potrà essere l'andamento di un'eventuale guerra tra i due blocchi in Europa.*

*M. non crede possibile fermare subito l'invasione sovietica: vi sarà, come in Corea, un "secondo tempo" nel quale le truppe americane, inizialmente costrette dall'offensiva sovietica a lasciare l'Europa, sbarcheranno sul Vecchio Continente per riconquistarlo. Questa ipotesi lo induce a porre una serie di interro-*

*gativi, tra i quali l'ultimo (e il più significativo e rivelatore) riguarda l'atteggiamento – a favore o contro uno dei contendenti – dei popoli europei.*

*La constatazione finale che purtroppo il caso meno probabile è che gli europei si uniscano per escludere l'Europa dalla competizione tra le due superpotenze, indirettamente serve a sottolineare che quest'ultima, per M., sarebbe l'unica soluzione vantaggiosa per l'Italia e l'Europa. Superfluo sottolineare che si tratta come sempre di pura utopia.*

(F. B.)

Quali siano le cagioni per le quali i Paesi amici della Corea del Nord non le abbiano fornito maggiori aiuti militari, non è qui il caso di indagare, perché si rischierebbe di scivolare nella trattazione di questioni politiche che forse l'indole del periodico non consente siano affrontate in queste pagine, e che in ogni modo potrebbero essere valutate da ciascuno dei miei quattro Lettori in modo diverso da come le valuto io stesso, nella loro sostanza, nella loro origine e nei loro fini.

È però possibile ed opportuno enumerare quali avrebbero dovuto essere tali aiuti militari, se i predetti Paesi amici della Corea del Nord, nei limiti delle proprie disponibilità, avessero voluto offrire alla Corea medesima:

- il modo di costringere i difensori del territorio sud-coreano ad evacuarlo totalmente;
- il modo di opporsi con maggiore efficacia (non mi arrischio a scrivere: con totale efficacia) agli eventuali (ed in effetti avvenuti) sbarchi degli Americani sulla Penisola Coreana.

Non v'è dubbio che tali aiuti militari potevano consistere (oltre che in divisioni d'esercito modernamente armate, motorizzate, corazzate):

a) *in mezzi aerei*, ossia:

- in velivoli da bombardamento, da siluramento e da assalto, per battere contro gli aeroporti, contro i difensori terrestri e contro gli offensori dal mare;
  - in velivoli da caccia, per rintuzzare le incursioni dei velivoli americani;
  - in velivoli da ricognizione, per avvistare in tempo gli eventuali concentramenti navali nemici;
  - in velivoli da trasporto (non essendo sufficienti i trasporti terrestri) per far giungere rapidamente rinforzi nei luoghi di sbarco aereo e navale americano;
  - in predisposizioni aeroportuali per realizzare meglio i predetti interventi, specie quest'ultimo.
- b) *in mezzi navali*, ossia:
- in campi di mine, da disporre nei non numerosi porti dove avveniva il normale movimento americano, ed in quelli anch'essi poco numerosi dove uno sbarco poteva sopravvenire;
  - in sommergibili, almeno per la vigilanza, in aggiunta a quella aerea, attorno alle coste e sulle rotte Corea-Giappone;
  - eccetera, eccetera.

Nulla di tutto ciò sembra fosse a disposizione dei Nord-Coreani, cosicché dopo un *primo tempo* che non può dirsi lungo, che ha ridotto gli Americani in

un ristretto territorio meridionale di resistenza, è sopravvenuto un *secondo tempo* assai più breve, nel quale la situazione si è del tutto rovesciata, mercè uno sbarco americano che ha tagliato a metà la penisola, ha trasformato i vinti in vittoriosi, ha installato i mezzi materiali e lo stato d'animo per operazioni offensive di più vasta portata<sup>1</sup>.

Al di là degli estremi confini della Corea del Nord s'estende la Manciuria, che un articolo sulla Military Review nel marzo 1950 chiamava *trappola strategica*. Sarebbe il teatro del «terzo tempo».

Forse i guerrieri O.N.U. non vi si avventureranno, giacché ad essa si può applicare con le debite proporzioni quanto Churchill poco tempo fa diceva agli Americani: «Se voi entrerete in guerra contro la Russia, qualunque cosa facciate non tentate mai di invadere le vaste distese di questo paese. Napoleone ha tentato, Hitler ha tentato, ed anche io ho tentato in certo qual modo nel 1919. La Russia ha inghiottito Napoleone, ha inghiottito Hitler, ha inghiottito me, ed inghiottirà anche voi se ci proverete» (vedere Forces Aériennes Françaises dell'ottobre 1949).

\* \* \* \*

I miei quattro Lettori riconosceranno che assai facili associazioni d'idee inducono, dallo «esperimento» Coreano, a tentar di pronosticare l'andamento d'una terza guerra mondiale.

Com'è noto molti uomini di Stato americani hanno dichiarato di non volere la «guerra preventiva», però oggi nove d'ottobre [1950] Acheson stesso rettifica di non voler alcun compromesso con la Russia finché non esista un equilibrio di forze; è pertanto inutile ricercare chi avrà aggredito ad Ual-Ual.

L'Ammiraglio Fioravanzo, in quel suo acuto e brillante articolo «Filosofia strategica degli spazi crescenti» ci ha dato un quadro vigoroso di quello che una nuova guerra mondiale potrebbe essere; ma io mi prefiggo un tema assai più modesto.

Parto dalla non augurabile ma non irrealizzabile ipotesi che nel teatro d'operazioni europeo (perciò a prescindere da quanto accadrà negli altri teatri operativi) si verifichi in un primo tempo una situazione analoga a quella verificatasi in Corea: invasione relativamente rapida da parte delle forze terrestri comuniste.

Esisterà in tal caso una Fusan europea? Un territorio peninsulare d'estrema resistenza con l'appoggio navale ed aereo?

Sarà questa la Spagna, od un suo lembo? L'Italia, od un suo lembo? La Scandinavia, od un suo lembo? Potrebbe tuttavia tale Fusan non esistere, appunto perché, mentre ai Coreani non furono porti aiuti sufficienti allo sforzo estremo per gettare a mare i difensori, nell'ipotesi che esaminiamo è probabile che nessuno sforzo ad analogo scopo sarebbe risparmiato.

Se tutto quanto suddetto non è vano arzigogolo, uno studioso che volesse approfondire il tema operativo della guerra prossima, per quanto concerne il teatro europeo, potrebbe senz'altro cominciare a studiarlo dall'inizio del «secondo tempo».

Anzi, con una *scienza del poi* che può repugnare al sentimento ma non può repugnare all'intelletto, ci si domanda tra il serio ed il faceto se agli Americani non sarebbe stato più conveniente in Corea cominciare senz'altro dal... *secondo tempo*.

Ma non per celia molti Europei temono che per l'Europa si cominci senz'altro dal secondo tempo! ossia considerano che siccome il *rallentamento* dell'invasore, nel quale (tirate le somme) può consistere il *primo tempo*, costa notevoli mezzi e vite umane ai difensori (senza parlar del rischio d'un frettoloso e perciò catastrofico imbarco), può accadere che i difensori stessi (non i Coreani, voglio dire non gli Europei continentali, bensì gli Anglo-Americani) preferiscano regolarsi nel primo tempo col minimo di sforzo ed il massimo di sicurezza propria, salvando con un imbarco tempestivo ed ordinato tutto il salvabile, mentre tendano tutto l'impegno ad accelerare l'inizio e potenziare l'efficacia del *secondo tempo*.

Non è tuttavia in tali difficili ed ansiosi pronostici che voglio soffermarmi.

Ho preso la penna, come accade talvolta a chi medita e studia ma si sente incapace a concludere di per sé, di fronte a così formidabili problemi, ho preso la penna soltanto per augurare che qualche studioso di adatta capacità ci esponga le eventualità operative concernenti l'ipotizzato *secondo tempo* europeo.

La prima guerra europea dimostrò l'impossibilità degli sbarchi navali; la seconda guerra mondiale ha dimostrato che gli sbarchi navali congiunti agli sbarchi aerei risolvono situazioni che sembravano insormontabili; l'esperimento a scala ridotta che prende il nome dalla Corea dimostra che gli sbarchi aeronavali capovolgono in qualche ora una situazione disperata.

1. Il presente scritto è della prima decade d'ottobre 1950.

La terza guerra mondiale tornerà a dimostrare che gli sbarchi, o forse la preparazione ravvicinata di essi, sono ridiventati impossibili?

Che cosa avverrà quando si passerà ad applicare gli insegnamenti dedotti? Quali mezzi e metodi nuovi si adotteranno?

Naturalmente a chi dicesse: per l'Europa non avremo Fusan e tanto meno Dunkerque, non vi sarebbe che da rispondere: Dio sia con noi.

Tuttavia l'esaminare il *secondo tempo* come sopra ho supposto che si verifichi non è un interessante soggetto di studio? Meglio d'una partita a scacchi.

Forse l'Africa del Nord e l'Inghilterra saranno le basi di radunata e di partenza per il nuovo sbarco sul nuovo Inchon? Ma in tale fase non saranno immuni da offese come lo è stato il Giappone nello odierno dramma del pigmeo contro il gigante.

Quali offese subiranno? per quali offese (in fase di preparazione) contro il continente europeo da tali basi partiranno i mezzi navali ed aerei?

Come ce la passeremo noi Italiani, noi Francesi, noi Danesi, noi Norvegesi, nelle cui acque, sul cui terreno, attraverso il cui cielo, passeranno offese e controffese?

Parleremo frattanto noi teorici militari con eguale entusiasmo delle armate aeree strategiche e della guerra totale, dei missili guidati e dell'arma nucleare?

In qual modo, con quali geniali provvidenze, potranno i «liberatori dell'Europa» concentrare i mezzi per il Grande Sbarco senza che il concentramento sia identificato? Se lo sarà, potrà venire disperso da una controffensiva aerea, magari con esplosivo atomico?

Se non lo sarà, quale zona o quali zone, in Europa (a prescindere da simili eventi extraeuropei), saranno prescelte per gli sbarchi dimostrativi e per quello decisivo? Dove avverrà il classico: «taglio della Penisola» come in Corea? In Italia? In Iberia? In Normandia? In Scandinavia?

E da parte sua l'occupante dell'Europa sarà ben convinto che simili operazioni sono assai delicate e pericolose per gli attaccanti come per i resistenti? Quali provvedimenti adotterà per difendere nel *secondo tempo* il territorio occupato? (Occupato appunto per procrastinare la difficile prova ed il danno del *terzo tempo* sopra accennato).

Se gli Sbarchi sono tuttora (e sembra davvero che lo siano) in ogni difficile situazione il mezzo più concreto per neutralizzare una preponderanza offensiva terrestre dell'avversario, agguantandone dal rove-

scio l'orgogliosa avanzata, come non pensare che a sua volta il belligerante che ha l'iniziativa dell'avanzata in questa mobilissima, dinamicissima «epoca della storia dell'arte militare» non adotti qualunque possibile provvidenza, stabile e mobile, per impedirli, diciamo pure per opporvisi e renderli più aleatori?

Che proprio abbiano trovato la sicura ricetta della vittoria, gli Americani? No, si tratta, più che d'una preponderanza di mezzi, d'una nuova forma di manovra contro la quale giova, oltretutto avere i mezzi, anche saper «manovrare».

Premesso per certo che non può tentare lo sbarco navale chi non abbia il dominio del mare, e che i Russi non avendo tale dominio non lo tenteranno mai, è certo meno difficile per loro realizzare se non un vero e proprio dominio del cielo, almeno quella supremazia locale e temporanea che in operazioni di sbarco, pro e contro, risulta essenziale, anzi incrementa a sua volta l'efficacia degli altri mezzi, terrestri e navali, mobili e fissi, per contrastare le operazioni stesse.

Poiché lo sbarco navale ed aereo in tanto sussiste in quanto realizzi la sorpresa, e si consolidi a terra prima che il difensore faccia affluire rinforzi, quali sono le possibilità dell'arte militare odierna, circa una manovra per linee interne abbastanza rapida e con effettivi abbastanza potenti? Serviranno allo scopo i trasporti aerei, non come accessori ma come principali? Occorrerà che a congrua distanza da ogni tratto costiero adatto ai grandi sbarchi siano predisposte segretamente e mascherate grandi superfici atterrabili per questa colossale logistica della terza guerra mondiale (secondo tempo)?

In questa lotta che impegnerà energie mastodontiche troveranno i due contendenti principali, Stati Uniti e Russia, altro tempo ed altri mezzi per colpire l'uno il territorio dell'altro, oppure si limiteranno a combattersi sul territorio dei terzi, col contributo umano dei terzi, col prevalente danno dei terzi, ossia dei satelliti più o meno volontari dell'uno e dei satelliti più o meno volontari dell'altro?

Un'ultima domanda vorrei rivolgere a quell'insigne studioso o gruppo di studiosi, di cui spero leggere qualche scritto che soddisfi il mio desiderio di sapere. È una domanda che ritorna spesso quando ci si occupi degli eventi attesi e deprecanti, epperò potrà essere un ritornello fastidioso per il combattente pieno d'ardore, sia esso un Americano che ci voglia «liberare», oppure un Europeo esule che voglia ad ogni costo tornare...

Eccola: quale influenza avrà sull'andamento e sull'esito della lotta (e deve perciò avere sulla nuova arte militare) lo stato d'animo iniziale, e quello che si sarà nel frattempo creato, degli *indigeni* del territorio conteso, dico degli indigeni come me e voi, residenti sul posto, che potrebbero (com'è avvenuto in Corea) armarsi o lasciarsi armare, e parteggiare per

l'uno o l'altro belligerante in una furiosa guerra civile? *Giacché anche questo domani potrebbe accadere a noi*; il caso meno probabile purtroppo è che gli Europei si uniscano nel solo proposito di ottenere che i due colossi, la cui rivalità incombe sul mondo, escludano i territori d'Europa dal teatro della loro competizione.



## XXXI

### L'ARTE DEL COMANDO

("Rivista Aeronautica", n. 5, maggio 1951; pseudonimo VOLUCRIS)

Si tratta della recensione di un libro con lo stesso titolo, pubblicato dall'Amm. Fioravanzo nel 1950 e in vendita nella Libreria degli Aviatori. Da ricordare che nel 1945 l'ammiraglio Fioravanzo aveva pubblicato un libro dal titolo *Il Soldato di domani*, nel quale esaminava il giusto modo di intendere il concetto di democratizzazione delle Forze Armate e le conseguenti modifiche da apportare al regolamento di disciplina vigente<sup>(\*)</sup>. In tale libro il Fioravanzo faceva riferimento a un recente Manuale americano (che ribadiva peraltro concetti trattati da molti anni dalle riviste italiane) e mostrava di confondere le norme disciplinari in vigore durante la guerra con fatti di costume, cioè con gli inconvenienti e gli abusi causati semplicemente da cattivo esercizio del comando e/o dalla carente o mancata applicazione quotidiana di sagge prescrizioni già contenute nei nostri regolamenti.

#### I

Ho letto molti libri e molte recensioni di libri e molte riflessioni sugli effetti psicologici della lettura di libri, ma non ho ancora letto, certo per mia insufficienza, qualche analisi sull'effetto che la precedente lettura di un libro esercita su chi stia leggendo un altro libro di genere affine ma di intonazione diversa. Eppure a chiunque (fra coloro che leggono) accade tutti i giorni di capire, sentire, apprezzare un libro soltanto in funzione dello stato nel quale l'altro libro appena finito di leggere ha indotto l'apparato ricettivo del proprio cuore e del proprio cervello. Giacché è vana illusione (e forse non sarebbe un vanto) asserire che, accingendosi alla seconda lettura, si abbia avuta la

A questo libro M., però, non dedica alcuna attenzione. L'articolo che segue riporta solo le sue considerazioni sul predetto libro *L'arte del comando*; il suo senso critico sembra assai attenuato, la sua vis polemica è pressochè scomparsa. Molte delle affermazioni del Fioravanzo si prestano a approfondimenti e diversi pareri: ma qui M. si limita a fare alcune considerazioni interessanti sul prestigio e il carattere del Capo, e sul modo di comandare. Egli prende anche atto che vi sono differenze tra l'arte del comando nelle tre Forze Armate, specie ai livelli più alti; conclude auspicando la compilazione di un'opera sull' "arte del comando aviatorio".

L'articolo è l'unico di M. a comparire sulla rivista dall'agosto 1950 al 1953: il suo interesse sta prima di tutto in questo.

(F. B.)

possibilità e la cura di far *tabula rasa* d'ogni residua impressione proveniente dall'altro libro appena rimosso sullo scaffale.

Qualcuno asserisce che i giudizi (estetici) fatti da un uomo circa una sconosciuta donna che passa, sono profondamente influenzati dall'impiego più o meno ristoratore delle recenti ore (notturne) trascorse; come non dovrebbe per opera dei casi diurni subire influsso analogo un giudizio che si svolga nel campo puramente intellettuale?

A me è accaduto di leggere il libro dell'Ammiraglio Fioravanzo sull'Arte del Comando<sup>1</sup> poche ore dopo di aver constatato per la millesima volta la verità del monito dello Oxenstierna: «*videbis, fili mi, quam parva sapientia regitur mundus*» e avendo appena

(\*) Sui contenuti del libro del Fioravanzo e sulle sue proposte Cfr. Ferruccio BOTTI, *L'arte militare del 2000*, Cit., pp. 278-280 (N. d. C.).

1. Vederne le notizie bibliografiche a pag. 397 di questo fascicolo. È in vendita a L. 400 anche presso la Libreria degli Aviatori, Viale Giulio Cesare, 54/A - Roma.

finito di leggere alcuni scritti d'un autore tuttavia vivente ma che non ama d'essere citato, il cui tema può venire riassunto con due parole d'aspetto paradossale: «possibilità odierne e future della *cooperazione anarchica*».

Per evitare che il lettore mi accusi di far concorrenza ai «quiz» dei settimanali a rotocalco, aggiungo che quegli scritti di sapore avvenirista esaminavano la vita delle api, delle termiti e delle formiche, per dedurre che l'altro grado di evoluzione sociale da esse raggiunto consente loro un'armonica cooperazione pel benessere collettivo, *senza* che una gerarchia di autorità (spesso cosa diversa da una gerarchia di valori) debba esercitare *azione di comando*, bastando agli scopi da raggiungere (di pace e se necessario di guerra) la sensibilità *fisiologica* (cognizione e coscienza) che ciascun individuo possiede, per quanto v'è d'*ineluttabile* in quegli scopi collettivi e nel proprio compito individuale.

Cosicché l'Arte del Comando e i trattati relativi, mi sono apparsi tanto più necessari per quanto più quella possibilità di «cooperazione anarchica», quella «ineluttabilità fisiologica» di compiere il proprio dovere, quella «evoluzione collettivistica» fossero «*insufficienti*»; cosicché la piramide gerarchica, a cominciare dal caporale, senza la pala, posto per far lavorare otto uomini con la pala, su su fino al generale che non vola (come accenna l'Autore nella nota a pag. 137 e di cui ripareremo) insediato per far volare con determinate missioni ottanta equipaggi su altrettanti aeroplani, mi è sembrata tanto più necessaria per quanto più gli otto uomini siano invece disposti a fumarsi una sigaretta, e gli ottanta equipaggi invece a svolazzare per proprio sportivo sollazzo. In altre parole: m'è parso ovvio che *tanto più dose occorra di comando gerarchico quanto meno esista di educazione al dovere*.

Naturalmente, trascorso il primo momento, la suggestione del libro aperto sul tavolo ha prevalso sulla residua suggestione del libro già rimesso nello scaffale, e dopo qualche quarto d'ora di lettura ho concluso che l'evoluzione non consiste nella maggiore o minore *necessità* dell'Arte del Comando ma nella intrinseca *consistenza* di tale Arte; cosicché se nei tempi antichi ne faceva parte il sapiente uso dei «segni» ed insegne ed investiture, indicanti alle truppe il favore divino, o qualche altro esoterico mezzo di suggestione o persuasione o coercizione, oggidì tali mezzi (fenomeni, parole, convenzioni, miti) appaiono rudimentali e inoperanti, cosicché l'Arte s'è fatta più *difficile*. In altre parole: la svalutazione dei mezzi (dicia-

mo pure degli *artifici*, diciamo meglio degli accessori) del Comando è stata finora più rapida che non l'evoluzione della educazione dei gregari, ossia dell'autogoverno al dovere. Se ne può dedurre l'ipotesi che, per accelerare tale educazione, si debba tentare a cambiar metodo di comando?

So bene che l'Arte del Comando non si fonda sopra i suddetti artifici o accessori bensì sul *prestigio*, concetto che alcuni ritengono indefinibile, del quale fa parte il *merito apparente* fondato anche sui sopradetti segni, insegne ed investiture, ma soprattutto il *merito reale* di intelletto, di cuore, di «fegato», e di carattere.

Ma se vogliamo riflettere che *prestigio* significa soltanto DISLIVELLO DI MERITO, RICONOSCIUTO (si badi bene alla condizione «riconosciuto»), ne possiamo constatare che il prestigio si perde: tanto con una diminuzione del *merito* proprio, quanto con un aumento del *merito* altrui, o si acquista coi fattori inversi.

Nei riguardi del *merito apparente*, ben conoscono tale effetto di *dislivello* coloro che nel corso della carriera pensano meno ad accrescere merito a se stessi e più a togliere merito agli altri!

Nei riguardi del *merito reale* (non adopero la parola *valore* le cui varie accezioni possono indurre a malintesi), *almeno dal punto di vista intellettuale* esso va da tempo crescendo in tutti i gradi della gerarchia militare fino nella massa; e ciò per effetto della cultura generale più diffusa, e delle maggiori cognizioni tecniche professionali richieste a più numerosi gregari; mi domando: ne deriva oppur no una diminuzione del *dislivello* sopra accennato? Ne deriva o no che l'Arte diventa più difficile e i buoni Capi più rari? (Che curiosa conseguenza: gli individui giudicati buoni Capi sono tanto più rari per quanto più i valori collettivi siano più elevati).

Per il *dislivello* di ordine morale il ragionamento è più complesso: Poiché la condizione essenziale è che sia «riconosciuto» ossia giudicato, la distinzione fra *merito reale* e merito fittizio, apparente, convenzionale, è di «operanza» minore. *Finché dura*, l'uno o l'altro fanno «prestigio»; dopo, il mito diventa un poveromo; ma frattanto s'è rivestito delle insegne di fuhrer o duce, maresciallo o imperatore; o anche soltanto colonnello, mentre meritava appena di raggiungere i limiti d'età da capitano.

L'Amm. Fioravanzo tratta del *prestigio* in vari punti del suo libro, e a pag. 43 così scrive: «... *si verifica quando a un superiore tutti i dipendenti riconoscono*

PER NATURA il diritto di comandare, di essere cioè un Capo. Donde procede? Più dalle doti del carattere che dalle doti dell'intelligenza...

(omissis)

Se poi carattere ed intelligenza gareggiano in grandezza, allora si hanno i veri condottieri di popoli e di eserciti».

Senonché, aggiungo io, non bisogna dimenticare «di che lagrime grondi e di che sangue» quella specie di grandezza; senza risalire il corso della storia basti leggere in *tutti* i libri scritti in questo felice dopoguerra i giudizi che si danno su questi o quei capi e sottocapi della II guerra, vinti o vincitori.

Naturalmente l'A. scrivendo dell'arte del comando, del prestigio, ecc. sebbene ascenda di tanto in tanto alla parola Capo con iniziale maiuscola, non allude soltanto a Cesare ed a Napoleone, perché il suo libro è destinato agli allievi guardiamarina.

Certo è che un Capo (di qualsiasi grado) tanto più si *isola* tanto meglio può far vedere lucciole per lanterne. Ed è certo che tanto più basso è il livello morale di chi lo giudica (superiori od inferiori), tanto più e a lungo le lucciole appariranno lanterne.

Anche nella vita «civile» (diciamo meglio «non militare») esiste la gerarchia, perciò esiste l'arte del comando; ma tale gerarchia è più *liberamente discussa*, perciò può meno probabilmente far vedere lucciole per lanterne; allorché poi, come in taluni vasti paesi, è invalsa la norma (almeno per le minori gerarchie, di partito o d'officina, di fattoria o d'ufficio) di *discutere pubblicamente i meriti* di fronte allo stesso interessato, allora le probabilità di errore tendono a diminuire; e dopo tale vaglio alle maggiori gerarchie non salgono gli sbruffoni.

Comunque, v'è in tale campo d'idee una constatazione sulla cui ovvietà possono essere d'accordo così il lettore più codino come il lettore più giacobino: l'ostacolare nei Capi di qualsiasi grado il formarsi di meriti apparenti, è un potente mezzo per costringerli a crearsi meriti reali, o (ciò ch'è lo stesso) è potente mezzo per impedire di ascendere a chi non sia provvisto di meriti reali.

Altrimenti i regolamenti di disciplina di tutti gli eserciti restano *testi letterari*, ricchi di bellissime parole, di elevatissimi concetti, di nobilissime prescrizioni.

Il libro dell'Amm. Fioravanzo è una miniera quasi inesauribile d'idee dell'Autore e di «catalizzatori» delle idee del lettore.

Ecco a pag. VII «... se nella vita civile ognuno può scegliersi, in genere, i superiori, o considerare superio-

re chi crede... (omissis)...nella vita militare tale libertà non è consentita; noi siamo per istituzione dei superiori e i nostri dipendenti debbono riconoscersi come tali».

Questa osservazione benché messa lì senza pretese è potente incentivo alla mediazione.

È proprio vero che nella vita civile contemporanea sotto gli assilli economici possiamo sceglierci i nostri superiori? Non è concepibile una gerarchia militare più operante dell'attuale, proprio per effetto di istituzioni diverse (e del resto non nuove) dalle attuali, ossia di istituzioni che prevedano la scelta dei propri superiori e dei propri dipendenti?

L'Autore conclude la propria osservazione con l'esortazione seguente: «Facciamo dunque in modo di essere ciò che le istituzioni ci impongono: e se non c'è consentito di esserlo sempre per intelligenza, cerchiamo di esserlo per carattere». Giustissimo, ma si può per celia osservare: se è vero che *l'intelligenza uno non se la può dare*, e «il coraggio uno non se lo può dare», anche il carattere uno non se lo può dare.

L'A. sarebbe stato più persuasivo se avesse dimostrato (è lo avrebbe potuto agevolmente!) che le istituzioni sono tali, da far ascendere nella carriera proprio coloro che il *carattere* lo hanno o se lo possono dare; e ciò per confutare quegli spiriti pessimisti i quali sostengono che, di regola, è vero il contrario, ossia che *il carattere spezza prima o dopo, ma inevitabilmente, la carriera*. La dimostrazione di cui sopra è opportuna per far tacere alfine coloro che deplorabilmente si ostinano a dire di qualcuno: «nonostante le sue ottime qualità è riuscito a raggiungere un grado abbastanza elevato»; per far tacere anche coloro che con «corrosivo scetticismo» ritengano che il maggiore successo arride, fino ai vertici della gerarchia, anche nella vita militare, solo a chi sia ricco di determinati difetti (per esempio millanteria, o capacità d'intrigare, o spirito accomodevole), a prescindere dalle eventuali virtù di cui tuttavia talvolta è *anche* dotato.

Certo sarebbe interessante un libro che, senza preoccupazioni di servire quale testo ortodosso ai giovani ufficiali, ma solo a scopo di studio, esaminasse l'Arte del Comando, e i Comandanti, nella *evoluzione, estrinsecazione, attraverso i tempi e i paesi*, dalle epoche protostoriche al prevedibile domani, dalle orde selvagge alle...forze armate dell'O.N.U.; ed esaminasse l'influenza che su tale evoluzione hanno avuto ed hanno taluni altri fattori, oltre quelli sopra accennati (di eclisse dei miti, di divulgazione della scienza, ecc.), quale ad esempio la peculiarità di talune forme di guerra nelle quali all'atto operativo la



gerarchia si atomizza, com'è nella *guerriglia*; o nelle quali le telecomunicazioni giuocano un ruolo assai complesso, com'è nell'*azione aerea* che si svolga a dodici chilometri d'altezza, a dodicimila Km di distanza, a mille duecento chilometri ora di velocità; o nelle quali l'imponenza delle distruzioni frantumi (temporaneamente) ogni possibilità di comando, come *nelle offese atomiche*; nella quale la gerarchia stessa venga minata dall'interno non con un mezzo *esplosivo* (atomico o molecolare), ma con un mezzo *dissolutivo* della coesione, com'è nella guerra ideologica.

Scriva l'Autore nella prefazione che *l'Arte del Comando non si insegna perché non si può insegnare*, ed ha ragione. Perciò gli individualisti animali del branco *eleggono* quello di loro cui riconoscono le qualità innate per essere il capo; perciò i collettivistici animali del tipo formiche, api, termiti, livellano i meriti e rinunciano alla gerarchia; gli uomini finora stanno nel mezzo e creano la gerarchia ma senza elezione...finché i tempi non maturino nuovi eventi e nuovi spiriti.

Si può immaginare che la funzione di comando nella guerriglia debba essere esercitata solo da capi debitamente nominati dal Bollettino?

Si può immaginare che una diffusa distruzione causata da bombe A od H, lasci inalterata fra i sopravvissuti la gerarchia dell'Annuario?

Si può immaginare che lo sconvolgimento di una guerra a sfondo ideologico non produca nel blocco gerarchico d'una F.A., costituita per coscrizione, una «fissione» per la quale restino «superiori» solo quelli noti per affinità ideologica con gli inferiori e divengano al massimo *zero* quelli che sono noti diversamente?

## II

Quanto fin qui ho scritto può considerarsi una divagazione sul tema «arte del comando» e un tentativo d'apporto *costruttivo* al lavoro di studiosi futuri; allude al libro dell'Ammiraglio Fioravanzo ma non ne costituisce la recensione.

Infatti tale libro è un testo di insegnamento e d'educazione, ufficialmente adottato, ed ha la data del 1950; e l'Autore scrive in epigrafe sul retro del frontespizio, che «è *DESTINATO ai giovani che si preparano alla nobile missione di ufficiale ed è DEDICATO a coloro che devono guidare altri uomini in qualsiasi cimento in pace e in guerra, nel lavoro e nell'uso delle armi*».

Poiché dunque il libro va considerato in relazione alla realtà contingente sulla quale si basa, nessuna delle sue espresse dubitazioni è a suo carico ammissibile e il

suo altissimo valore educativo dev'essere incondizionatamente lodato.

Si leggano da questo punto di vista: le acute considerazioni di cui nel capitolo IV; e le nobili esortazioni contenute nel Capitolo III; e le brillanti osservazioni contenute nel capitolo V.

Si rilevino qua e là molte frasi incisive e sintetiche: «*Il grado conferisce maggiori doveri, non già maggiori diritti*» (pag. 145).

«*La felicità è funzione della prima derivata dal benessere rispetto al tempo*» (pag. 6).

«*I galloni danno il diritto di dare degli ordini, ma non d'imporre delle idee*» (pag. 31).

«*Ci si conserva aggredendo in campo tattico e prendendo l'iniziativa in campo strategico*» (pag. 104).

In conclusione è un libro che bisogna avere non soltanto letto ma anche il più possibile studiato, non soltanto da parte di chi, attenendosi alla realtà contingente, voglia educarsi ed educare all'esercizio del comando, ma anche da parte di chi, studioso dei problemi che potranno derivare da future realtà diverse, voglia adeguarvi la propria mente, tanto a fini meramente speculativi, quanto al fine di non trovarsi impari a nuovi doveri e nuove responsabilità.

Si può constatare che il libro ha per titolo «arte del comando» e non «arte del comando marinaro»; soltanto il capitolo VI è intitolato «esercizio del comando a bordo» (delle navi). Ma è naturale che in tutti gli altri capitoli, ogni volta che dalla teorica del «comando» l'A. si rapporti alla pratica, i suoi riferimenti dono di carattere marinaro, non di carattere terragno o di carattere aviatorio. Non che egli abbia l'aria di dire «l'arte del comando in mare può applicarsi alla terra ed al cielo (atmosferico)», ma estrapola volentieri, con convinzione; e solo talvolta constata differenziazioni.

A piè di pag. 137 è notevole la osservazione seguente: «*È questa la differenza più cospicua tra esercizio del comando in mare e in terra; l'Ammiraglio conduce sempre le sue navi al combattimento, primus inter pares, mentre il Generale di solito manda le sue truppe alla pugna. Ciò non dà luogo a differenza di merito e di responsabilità tra di loro: ma cambia radicalmente le condizioni di ambiente in cui ciascuno di loro deve esercitare il comando. Nella guerra aerea gli Alti Comandanti agiscono in condizioni e con modalità assai più vicine a quelle degli Ammiragli. In avvenire potrebbe darsi che ciò dovesse mutare, come sarà prospettato in seguito*».

Orbene, forse la nota surriportata potrà far sobbalzare più d'un aviatore. Intendiamoci, non mi assocerei



a quell'aviatore che insorgesse segnalando i nomi dei generali morti per un volo di pace o di guerra (valga per tutti il rievocare la figura nobilissima del Generale Cagna); non mi assocerei perché ho sempre pensato che il rievocare uno o mille eroi non è una argomentazione in tema di «ordinamento» o di «concetti operativi» e simili.

Ma non mi assocerei neanche a quell'aviatore che dopo aver sobbalzato volesse discutere l'osservazione proprio *raziocinando*, ossia senza far ricorso alla mozione degli affetti.

Anzitutto l'Amm. Fioravanzo allude evidentemente agli *alti comandanti*, ossia ai comandanti di Squadra Aerea e di Armata Aerea. Costoro *possono* anch'essi volare, ma è dubbio se sia desiderabile che lo facciano; assai più desiderabile è che abbiano *molto* volato nei gradi meno elevati della gerarchia; però sarebbe una grave jattura se essi *esercitassero il comando* in volo. Oggi più che ieri, domani più che oggi, ammesso e non concesso che intere squadre aeree stiano in volo, il comando di esse *esercitato in volo* darebbe al comandante (nonostante tutte le radio e i radar che si potessero utilizzare) una visione talmente frammentaria e caotica dell'azione che egli sarebbe nelle peggiori condizioni per giudicare e per decidere. Se si pensa inoltre alla menomazione che deriva nel corso di un volo bellico dalle anormali situazioni fisiologiche e psicologiche che tal volo comporta, al *relativo isolamento* in cui il comandante sul «velivolo ammiraglio» si troverebbe (a differenza che a bordo d'una nave ammiraglia), se ne deduce che egli avrebbe molto da fare a pensare al proprio equipaggio e al proprio velivolo, ma poco tempo per pensare alla Squadra Aerea ai propri ordini.

Perciò, concludo, nessuno potrebbe opporre alcuna obiezione alla «nota a pie' di pagina» dell'Amm. Fioravanzo.

Resta tuttavia prerogativa degli ufficiali aviatori di grado inferiore (al *massimo*, credo, fino a generale di brigata) e *anche in pace*, esercitare l'arte del comando in modo ben diverso dal «mandare» gli altri a volare. Ricordo d'aver inteso dire dal Maresciallo dell'Aria Balbo: «un reparto d'aviazione si conduce con un filo; ma bisogna tirarlo; spingerlo non si può».

In ogni modo l'arte del comando aviatorio non si esaurisce nel comando in volo; con tutto il cuore si auspica che qualcuno scriva un libro sull'*arte del comando aviatorio* nel quale si esponano i problemi psicologici e materiali con i quali è alle prese un comandante (di brigata, di stormo, di gruppo, di squadriglia, di sezione! di equipaggio!) nelle varie fasi addestrative, sopra un tipo di velivolo troppo nuovo o troppo vecchio, con equipaggi troppo baldanzosi o troppo apatici, per scopi generali o per scopi particolari quali il volo notturno, il volo strumentale, il volo in pattuglia serrata, il volo rasente, la lunga navigazione in avversa atmosfera su terreno desertico con il «ballo» che scuote i visceri, il volo in altissima quota, il volo acrobatico, eccetera, eccetera... E QUANTI LUTTI!

Quante volte appena dopo un lutto il comandante deve *afferrare a due mani* la volontà propria, vincere la peritanza, la malinconia, lo spirito di conservazione, e dire «andiamo» (non...mandare) e così *rialzare il morale* dei suoi equipaggi.

Esistono in Italia pochissimi libri, purtroppo soltanto memorie o racconti di guerra, perciò con tutti i difetti dei personalismi tipici di tali narrazioni, nei quali si manifestano le caratteristiche dell'Arte del Comando Aviatorio, i quali fanno capire in che esso differisce *in pace ed in guerra*, stando in volo o stando a terra, *andando o mandando*, dall'arte del comando esercitata dal marinaio o dal terragno, delle quali Arti lascio che scriva o parli chi ne abbia cognizione più precisa della mia.

## XXXII

### L'ASSALTO AEREO TATTICO IN COREA

(“Rivista Aeronautica” n. 6, giugno 1951; recensione di un articolo sulla rivista americana “Flying” sull'appoggio aereo alle forze terrestri; pseudonimo VOLUCRIS)

*Una recensione piuttosto asettica, nella quale M. coglie l'occasione per rivendicare, come al solito, talune sue idee preveggenti degli anni Trenta. Questa volta non trova nulla da dire sull'esteso impiego dell'Aviazione in Corea in campo tattico e per l'appoggio ravvicinato alla fanteria, e sul concetto di aerocooperazione. Giudica positive anche le lamentele – non certo*

*nuove – dell'Esercito americano sullo scarso appoggio che gli sarebbe stato fornito dall'Aviazione, perché in fondo sono, a suo giudizio, tali da indurre le autorità competenti a programmare un maggiore sviluppo delle forze aeree.*

(F. B.)

Charles Black condirettore della rivista U.S.A. «Flying» nel fascicolo di febbraio 1951 espone i propri punti di vista sopra l'intervento dell'aviazione U.S.A. in appoggio alle forze terrestri, e comincia con una squillante apologia. Subito dopo narra che forti lagnanze pervennero a Tokio ed a Washington contro l'aviazione stessa e se ne sdegna, asserendo che in nessuna guerra precedente le truppe terrestri ebbero mai un «appoggio» altrettanto efficace.

*Come si vede, nulla di nuovo. Chi recensisce questo articolo osa dire che gli aviatori dovrebbero essere soddisfatti quando, dopo essersi prodigati a favore delle fanterie con tutti i mezzi e tutte le energie, si sentano dire che l'appoggio fornito non era sufficiente. Infatti se non fu giudicato sufficiente significa che per l'avvenire ne sarà chiesto con maggiore abbondanza, e per conseguenza maggiori mezzi economici verranno forniti dalle autorità centrali per realizzare un ulteriore sviluppo della sempre più desiderata aviazione.*

*Che cosa un aviatore può desiderare di meglio? Forse che venga richiesto sempre meno l'intervento della aviazione? Sarebbe strano, e contro gli interessi degli aviatori.*

*In quanto al fatto che i mezzi economici saranno sempre insufficienti al realizzare l'efficienza aviatoria desiderata, beh! Era così quando l'aviazione militare si trovava nella prima infanzia, e sarà sempre così per quanto essa possa crescere.*

*Ciò che importa è che cresca! (Ma purtroppo molti aviatori mi daranno torto. Quant'è strano il mio prossimo!). Torniamo all'articolo su Flying.*

(Nota di M.)

### I DUE METODI

L'appoggio o cooperazione aerea è stato finora usato in Corea con due distinti metodi; uno è quello fra l'Aviazione Navale e i «Marines» a terra (reparti di marinai da sbarco), l'altro è quello fra l'Air Force e l'Esercito.

L'Autore dice che teoricamente i due metodi si equivalgono, ma subito aggiunge che in pratica quello della Marina si è dimostrato, almeno all'inizio della guerra, più efficiente, forse perché (aggiunge) esistevano anzitutto un più intenso allenamento di cooperazione fra i piloti in volo e gli elementi a terra destinati al collegamento, poi perché il lavoro comune era coordinato da un apposito «centro di controllo».

Descrive i due metodi.

*Il metodo fra l'Aviazione della Marina e i Marines procedeva così (la descrizione è un po' «giornalistica» ma la riportiamo com'è perché non manca di efficacia): un comandante di compagnia si viene a trovare in una situazione che non può fronteggiare; ad esempio contro un ben difeso nido di mitragliatrici. Si rivolge al suo comandante di battaglione che decide se la posizione si debba battere con artiglieria terrestre, con*

cannoni navali o con l'arma aerea. Se decide per l'attacco aereo espone il suo piano a un *Forward air controller* F.A.C., (Controllore avanzato dell'aereo) [sic!], il quale è un aviatore della marina con esperienza nella fanteria, che sta al suo fianco.

Il Controllore si mette in comunicazione per radio col *Tactical Air Direction Center* (centro di direzione tattica aerea) TADC, presso il comando di Divisione, dove l'intervento è concordato con un adiacente *Fire Support Coordination Center*, FSCC, (centro di coordinazione dell'appoggio col fuoco) il cui compito è d'integrare gli interventi degli aerei, dei cannoni navali e dell'artiglieria terrestre per l'intera Divisione.

Allora il predetto TADC chiama un *Tactical Air Coordinator*, TAC (coordinatore aereo tattico), il quale è un pilota addetto a volare con velivolo da caccia sulle linee nemiche e che ha il controllo tattico di tutti gli aeroplani assegnati alla zona del suddetto TADC.

Frattanto gli aeroplani «da caccia» dell'Aviazione di Marina, stanno costantemente in pattuglia aggirandosi sul fronte della lotta in attesa di essere chiamati, ma hanno già dato notizia al TAC della disponibilità del carico offensivo che hanno a bordo. Quando il TAC riceve l'ordine di lanciare un attacco sopra un punto determinato, deve anzitutto identificare il bersaglio (e fa questo mettendosi previamente in radiocomunicazione col FAC di cui abbiamo detto sopra), poi rendersi conto del miglior modo di attaccarlo. A questo punto indica l'obiettivo ai «caccia» in volo, valendosi «probabilmente» di segnalazione fumogena, e dà loro l'ordine di attaccare.

*Qui il sottoscritto recensore non può fare a meno di rilevare che chiamare "da caccia" gli aeroplani così impiegati è per lo meno improprio; che in Italia questi interventi aerei contro simili bersagli in superficie vennero inclusi nella categoria delle azioni aeree d'assalto, azioni che però comprendevano anche interventi assai più lontani dal campo tattico terrestre; infine che il metodo di far "guidare" l'intervento degli aeroplani d'assalto da un apposito aereo segnalatore, non soltanto è descritto in un volumetto stampato nel 1936 dal titolo "Quel che l'Aviatore d'assalto deve sapere", ma fu sperimentato in parecchie esercitazioni di quell'epoca, quando tuttavia l'efficienza delle comunicazioni radiotelefoniche fra aerei in volo era troppo precaria. Chiusa la parentesi.*

L'autore prosegue enumerando i vantaggi del metodo usato dai *Marines*:

1. Il comandante del battaglione terrestre ha l'effettivo controllo degli aerei assegnati al bersaglio da lui designato, come se essi fossero armi del battaglione.

2. I piloti assegnati al detto servizio d'appoggio (i quali sono il 60% circa di tutti gli aviatori della Marina) sono considerati quali ufficiali di fanteria, e sono totalmente in grado di comprendere le esigenze tattiche della fanteria.

3. I velivoli stanno pronti nel cielo della battaglia terrestre in corso e la loro assegnazione a tale servizio di pronto intervento è fatta dal Comando della Divisione.

4. Il metodo non è improvvisato, ma elaborato e perfezionato fin dal tempo di pace.

L'Autore enumera poi gli svantaggi ma espone solo quello più evidente, ossia il dispendio di mezzi aerei che consegue alla assegnazione di velivoli in attesa su ogni determinato settore della Divisione; mentre più redditizio sarebbe che gli aerei in volo potessero essere spostati a volta a volta verso quel settore che ne avesse più bisogno.

*Il metodo fra l'Air Force e i Reparti dell'Esercito viene così descritto:*

Se una compagnia di fanteria urta in un punto di forte resistenza e il suo comandante ritiene di dover fare appello all'arma aerea, lo chiede per via gerarchica al Comando del Reggimento che dispone di un FAC – *Air Force forward air control party* (posto avanzato di controllo aereo) dal quale parte una richiesta diretta al Joint Operation Center, JOC (centro operazioni combinate), comprendente ufficiali di tutte le armi e nel quale si tiene nota di tutti gli aeroplani disponibili per l'impiego su tutto il fronte dell'Esercito.

Il JOC ha la possibilità:

- a) di richiamare aeroplani da azioni già in corso;
- b) di assegnare aeroplani a zone di crescenti esigenze;
- c) di far giungere aeroplani da aeroporti arretrati, ciò che è conveniente se gli aeroplani sono veloci come quelli a reazione.

Se le decisioni del JOC (dopo discussione fra i rappresentanti dell'Air Force e quelli dell'Esercito) concludono con un ordine di assalto aereo, gli aeroplani comandati vengono indirizzati: o a un FAC suddetto, oppure a un apposito aeroplano che già sta in volo di vigilanza nel cielo del settore interessato.

L'A. non spiega meglio l'organizzazione di tale dispositivo di vigilanza costante, ma accenna che detto aeroplano dirige l'assalto nello stesso modo come è stato descritto per il metodo della Marina.

Si noti che l'A. chiama «mosquito» tale aeroplano di vigilanza, ma aggiunge che il più delle volte si tratta di un North American T-6.

I vantaggi del sistema secondo l'A. sono:

1. La disponibilità di velivoli non è dispersa bensì concentrata per essere impiegata nei punti di maggiore esigenza assai più rapidamente che col metodo della Marina. Aggiunge però che il metodo della Marina consente concentrare nei punti critici più numerosi aeroplani.
2. Il controllo effettuato al Comando Superiore delle Forze terrestri consente di attaccare con l'aviazione obiettivi più importanti, evitando di legarli ad appoggiare piccole unità terrestri.

In quanto agli svantaggi eccone l'enumerazione:

1. La procedura è più complicata e lenta perché il controllo è più centralizzato.
2. L'efficace utilizzazione degli aeroplani è alla mercé della mutua comprensione, «dell'accordo» caso per caso fra rappresentanti dell'Aviazione e rappresentanti dell'Esercito; infatti esso dipende dalla convinzione, dallo apprezzamento della importanza dello «appoggio» o assalto aereo e dallo spirito di cooperazione.
3. Essendo mancata previamente una pratica addestrativa ed organizzativa dell'Appoggio Aereo, le prime esperienze sul reale campo di battaglia sono state costose e lo sono tuttora.

Tuttavia, osserva l'Autore, Marina a terra ed Esercito non dovettero affrontare identici problemi, giacché la proporzione fra le due forze terrestri fu ed è assai diversa.

#### SPECIALI AEROPLANI PER L'ASSALTO AEREO

Finora sono stati adoperati in Corea soltanto due aeroplani a reazione: il Lockheed F-80 (Shooting Star) e il Grumman F 9 F (Panther), entrambi della «classe 960 chilometri orari».

Quest'ultimo è stato adibito ad azioni di caccia vera e propria e alla protezione di aeroplani d'assalto, ma non è stato impiegato esso stesso in azioni d'assalto, mentre lo Shooting Star vi è stato impiegato.

Eppure entrambi erano stati progettati soltanto per combattimenti ad altissima quota!

(Nota del Recensore: sono casi che succedono nelle migliori famiglie; anche in Italia i propugnatori della utilità d'azioni a bassissima quota per offese contro obiettivi di superficie, nel campo tattico o lontano da esso, non furono ascoltati; poi quando il bisogno sospese le polemiche si dovettero adoperare aeroplani inadatti).

I carichi offensivi sono andati successivamente aumentando.

L'F-80 è armato a prua con sei mitragliatrici calibro mezzo pollice (ossia mm. 12,69) e può portare otto razzi HVAR da 125 mm. sotto le ali.

Benché l'F-80 possa decollare con otto di tali razzi, il carico più normalmente usato è stato di quattro razzi e 1800 proiettili di mitragliatrice.

Molti F-80 sono stati modificati per portare bombe al *napalm*; a tutti fu apportata una modifica per aumentare di molto la capacità dei serbatoi all'estremità dell'ala.

L'F 9 F porta anch'esso sei mitragliatrici in prua, ma del calibro 20 mm. E porta sei razzi oppure due bombe da 453 Kg. In Corea ha volato quasi sempre con le sole mitragliatrici, essendo stato necessario aumentarne l'autonomia che adesso «supera le 1200 miglia».

Dei tre aeroplani con motori a pistone adoperati in operazioni d'assalto in appoggio alle truppe, l'A. scrive:

- a) il primo posto è occupato dal Navy Douglas A D (Skyraider) che è relativamente nuovo, e pur essendo monomotore può portare un carico equivalente a quello del quadrimotore B 17 (*Fortezza volante*) adoperato nella II guerra mondiale.

Esso è della «classe 645 Km/h», ha raggio d'azione di circa 1200 Km e può portare notevole quantità e varietà di proiettili di caduta sotto le ali e la fusoliera. Per esempio può caricare tre bombe da 453 Kg. più dodici razzi HVAR da 125 mm.; oppure due Tiny Tim più una bomba da 453 Kg; oppure tre bombe da 906 Kg.

Lo Chance Vought F 4 U (*Corsair*) ha un motore alternativo di basso consumo che gli permette un paio d'ore di pattugliamento nel cielo della battaglia; ha raggio di evoluzione molto corto che sulle montagne della Corea è assai vantaggioso, la velocità è 720 Km/h; il carico comprende quattro mitragliatrici da 20 mm con le relative munizioni, più razzi HVAR da 63 Kg oppure bombe da 453 Kg, oppure equivalente peso di razzi Tiny Tim.

È noto che questi razzi concepiti in origine contro le navi da battaglia, hanno forte potere di penetrazione nelle corazze dei carri armati nemici.

Il North American F 51 (*Mustang*) che sta in servizio da sette anni, forma il grosso delle forze aeree d'assalto. Ha motore Packard V - 1650 da 1335 HP, che salgono a 2880 HP con iniezione ad acqua, velocità massima di 750 Km/h, raggio d'azione di 1500 Km., sei mitragliatrici calibro mezzo pollice (mm. 12,69), e può portare dieci razzi da 126 mm. oppure bombe da 453 Kg. o due serbatoi di *napalm*.



Sono stati anche impiegati per l'assalto in appoggio alle truppe, due altri tipi di aeroplani distogliendoli dai compiti loro specifici.

Il North American F-82 da caccia *all weather* ossia per ogni condizione meteorica (costituito da due fusoliere Mustang unite), che ha più di 765 Km/h e può portare 1800 Kg. di bombe.

Il Douglas B-26 (ex A 26), bombardiere leggero bimotore, con 560 Km/h, sedici mitragliatrici da mezzo pollice (mm. 12,69); può portare bombe o razzi per Kg. 2267.

Il Grumman F 7 F bimotore, che può portare otto razzi HVAR da 125 mm. o due Tiny Tim.

L'impiego dei più grossi velivoli contro truppe non si è dimostrato efficace neppure con intenso e concentrato bombardamento, come hanno dimostrato parecchie azioni svolte dal B-29 (*Superfortezza*).

#### *Aeroplani d'assalto, a elica o a reazione?*

Le discussioni al riguardo sono state infinite; se ne può concludere che in Corea, mancando un sufficiente contrasto della caccia nemica, gli aeroplani ad elica sono stati più utili per l'appoggio alle truppe, ma in caso contrario gli aeroplani a reazione sono più convenienti se non indispensabili.

Sembra, secondo l'A., che nell'Air Force la suddetta opinione sia unanime, mentre nell'Aviazione di Marina si propende per l'opposta opinione, preferendo destinare i velivoli a reazione alla protezione dei velivoli ad elica adibiti all'offesa contro terra.

Il contrasto al riguardo è molto vivo. Dall'articolo si desumono i seguenti pareri sui vantaggi e svantaggi attribuiti al velivolo a reazione per l'impiego in «appoggio»:

1. Può essere alternativamente impiegato per combattere contro caccia nemici moderni e per offendere obiettivi al suolo.
2. Per la sua velocità può giungere tempestivamente sul luogo dell'azione, pur potendo essere dislocato in aeroporti arretrati; inoltre per la stessa ragione l'effetto di sorpresa aumenta.
3. Ha una grande «stabilità di piattaforma», ciò che rende più preciso il suo tiro.

D'altronde esistono alcuni svantaggi:

- a) nel terreno montuoso la maggior velocità limita le possibilità di evoluzione e costringe ad iniziare il tiro a notevole distanza dai bersagli, restandone diminuita la esattezza del tiro stesso;
- b) la sua autonomia nel tempo è scarsa, dato il forte consumo;

- c) per conseguenza se deve partire da aeroporti lontani il suo carico offensivo diventa scarso;
- d) la bassa quota diminuisce il rendimento aumentando il consumo specifico, rispetto alle prestazioni alla quota prevista originariamente di circa diecimila metri;
- e) la velocità elevata aumenta le difficoltà di orientamento e quelle per individuare sia i velivoli di «guida» sia il bersaglio.

#### GLI STUDI PER IL FUTURO

L'articolista adotta uno stile giornalistico che noi siamo costretti a condensare; così come dobbiamo attenuare l'enfasi così consueta negli scritti americani del genere.

Premettendo che la campagna di Corea si svolge in condizioni particolari, e che lo studio per un futuro più adatto velivolo di «appoggio» e un più efficiente servizio di «appoggio» deve tener conto anche d'altri eventuali teatri operativi, l'A. opina che per l'assalto in appoggio alle truppe è preferibile il velivolo a reazione, ma opportunamente modificato per ottenere maggiore capacità di carico, minor consumo di combustibile, decollo in minore spazio.

L'Air Force, egli scrive, è tuttora riluttante ad attribuire allo «appoggio» l'importanza che invece tale servizio ha; e non sembra essersi ancora convinta che il velivolo esistente più adatto è (secondo l'A.) il Martin XB-51<sup>1</sup> (La «Rivista Aeronautica» ne ha pubblicato fotografie e dati nei nn. 2-5-9 dell'anno 1950).

Con l'occasione, l'A. lamenta che in Corea gli S.U. non avessero velivoli veramente adatti all'appoggio notturno e alla caccia notturna, ma aeroplani «adattati» ai due scopi; sostiene che occorre sviluppare gli impianti radar di bordo e forse anche gli impianti a raggi infrarossi di bordo.

Circa le navi portaerei, sostiene che esse sono preziose quali aeroporti ravvicinati per l'appoggio aereo alle truppe terrestri, e sono specialmente indispensabili agli U.S.A. che debbono accorrere in qualsiasi parte del mondo per «domare torbidi» eventuali.

L'A. sostiene l'unanime richiesta degli aviatori per una maggiore efficienza delle comunicazioni radioelettriche fra velivoli d'assalto, velivoli di guida, batterie d'artiglieria, posti di controllo e caccia di protezione;

1. Si noti che l'XB-51 ha tre reattori; uno il cui imbocco trovasi sulla fusoliera poco prima della deriva di coda con lo scarico in coda, e due «appesi» sotto la fusoliera, quasi prima delle ali.

perché, egli scrive, gli apparati e i sistemi attuali sono antiquati e lenti, e ne sono derivati ritardi assai costosi in vite umane e materiale perduto.

Infine l'A. perora per una più intima comprensione fra l'Air Force e l'Esercito e narra che dall'una e dall'altra parte è mancata ogni preparazione tanto del personale, tanto del materiale, quanto dell'organizzazione.

Soprattutto, egli scrive, v'era una completa ignoranza reciproca; le forze terrestri ignoravano le possibilità e i limiti delle forze aeree; le forze aeree ignoravano le necessità e le difficoltà delle forze terrestri. Aggiunge che gli ufficiali devono passare

meno tempo ai tavoli di scuola e più a maneggiare materiale guerresco.

L'A. preannunzia drastiche riforme tendenti ad aumentare l'importanza dell'aviazione «tattica» (cooperazione con le forze dell'Esercito) relativamente all'aviazione da difesa territoriale e da offesa strategica.

Anche nel territorio metropolitano si intensifica l'addestramento al servizio di «appoggio».

Tuttavia, conclude l'A., l'Air Force obietta che la prima esigenza è sempre il combattimento aereo, perché se manca la supremazia nell'aria, nessun «appoggio» aereo è realizzabile.

## XXXIII

### 1. ASSALTO AEREO DI NOTTE

("Rivista Aeronautica", n. 9, settembre 1952; ristampa di un articolo americano con commento a firma "N.d.R." - Nota del Redattore, attribuibile a MECOZZI che al momento è appunto il più autorevole redattore della rivista)

### 2. L'AVIATORE D'ASSALTO, UOMO DEL GIORNO

("Rivista Aeronautica", n. 2, febbraio 1953; Lettera al Direttore con lo pseudonimo ALCEO MOSCA)

*Ambedue questi scritti sono attribuibili a M., anche se il suo nome non vi compare e anche se lo pseudonimo ALCEO MOSCA non è da lui esplicitamente riconosciuto come suo: bastano a dimostrarlo l'argomento (l'aviazione d'assalto) e la prosa.*

*In ambedue gli scritti l'esame dell'impiego delle forze aeree nella guerra di Corea fornisce l'occasione per rinverdire le glorie dell'aviazione d'assalto e per richiamare per l'ennesima volta alla memoria dei lettori le intuizioni preveggenti di M. negli anni '30.*

*Nel primo articolo l'"ufficiale italiano [negli anni Trenta] considerato dai più metà illuso e metà esaltato" è evidentemente M.; inconfondibilmente sue sono anche le poche righe di introduzione al testo america-*

*no. Non si stenta a riconoscere le idee e la prosa di M. anche nel secondo scritto, che commenta un'illustrazione di una rivista americana raffigurante un "fighter - bomber pilot".*

*Ambedue gli articoli assumono il significato di un'amara e astiosa recriminazione contro coloro che, a parere di M., hanno ostacolato l'aviazione d'assalto prima della guerra e guerra durante. Essi chiudono la collaborazione di M. alla rivista nello stesso modo in cui era cominciata negli anni Venti, quasi trent'anni prima: esaltando l'aviazione d'assalto e lanciando anatemi contro i nemici di un'idea che, almeno per M., più che tale è una fede.*

(F. B.)

### ASSALTO AEREO DI NOTTE

*Quando fra il 1926 e il 1940 un ufficiale italiano propugnava la possibilità dell'aviazione d'assalto era dai più considerato metà illuso e metà esaltato; ma quando con prudenza accennò che tale forma d'impiego poteva attuarsi anche di notte o almeno (come si esprime) in ore antelucane o in ore vespertine per sfruttare della maggiore sorpresa sul nemico, molti dubitarono che il propugnatore di tali possibilità fosse un po' tocco nel cervello.*

*È per queste ragioni che riportiamo volentieri alcuni disegni e relativi commenti, che la pregevole rivista U.S.A. "Marine Corps Gazette" ha pubblicato nel suo numero di maggio 1952.*

(N.d.R.)

Poco dopo l'imbrunire in una sera della metà di novembre, Mr. Packwood, un giornalista della redazione della «Marine Corps Gazette», si sedette nel sedile posteriore di un Tigercat F7F per effettuare una incursione notturna nel cuore della Corea del nord. Sulle pagine che seguono Packwood ci dà la descrizione dell'assalto notturno ad un convoglio di autocarri come lo vede un pilota.

La ricerca solitaria del pilota che vola nel cielo nero, la visione degli ordinati puntini di luce che svelano il convoglio nemico, le luci lanciate dall'aeroplano esploratore che svelano il convoglio in una luce irrealle, la stessa violenza dell'assalto (the violence of the strike itself) tutto vi è reso evidente... ad eccezione,

dice Packwood, della spaventosa impressione che ogni traiettoria bianca del fuoco contro-aereo debba colpirti esattamente fra gli occhi.

Il nemico, in Corea, è fortemente ostacolato nei movimenti dei rifornimenti e della truppa, sia di giorno sia di notte, a causa della combinazione di assaltatori aerei notturni e di aeroplani esploratori lanciarazzi illuminanti. Ecco come si accoppiano per battere i bersagli nemici durante la notte. L'aeroplano lancia-razzi, che invece d'un velivolo d'assalto è un quadrimotore Privateer della Marina, si invola all'imbrunire e circola sull'area del bersaglio dove viene raggiunto dall'F7F o dall'F4U che deve eseguire la prima missione della notte. Essi cominciano assieme la ricerca dei bersagli. Nell'azione qui riportata l'osservatore dell'aeroplano esploratore scopre per primo il bersaglio: un convoglio di autocarri. Egli avvisa a voce, per mezzo della radio, il pilota del velivolo d'assalto, mentre lancia un razzo per guidare questo sul bersaglio. Quindi, mentre l'assaltatore s'orienta verso la luce, il Privateer illumina il convoglio. Il pilota dell'F7F nicchia, lancia le sue sei bombe sugli autocarri illuminati, si rialza, gira e fa una seconda passata col *napalm* prima che si siano consumate le prime luci. Il Privateer lascia cadere altri razzi, e l'assaltatore ritorna sul bersaglio ancora una volta, colpendolo con le sue mitragliere da 20 m/m. Il pilota del Tigercat seguita a passare fino ad aver esaurito le munizioni, poi interrompe l'assalto e ritorna alla base. Nel frattempo un altro aeroplano ha decollato per raggiungere l'aeroplano esploratore e continuare gli assalti.

#### L'AVIATORE D'ASSALTO, UOMO DEL GIORNO Signor Direttore

La nostra vita collettiva italiana trascorre per metà a respingere le idee nuove che i connazionali ci offrono e per metà a rivendicare la priorità nazionale delle idee che pochi anni prima avevamo respinto.

Altri popoli attuano il procedimento inverso, ossia realizzano le idee dovunque siano sorte e poi difendono le legittimità della attuazione contro chi opponga rivendicazioni.

Così sembra si stia verificando a proposito degli aeroplani d'assalto, che furono molto energicamente propugnati in Italia fin dal 1927 e altrettanto energicamente respinti se non beffati nella sostanza e nelle denominazioni. Presero nome in Italia di aeroplani d'attacco al suolo (sic!), in Francia di *avions d'arrêt*, poi di *avions d'assaut*, e nei paesi anglosassoni di *fighter-bombers* ossia caccia bombardieri o di *attack airplanes*.

L'unità illustrazione è una pubblicità della grande industria statunitense «Republic Aviation Co.» ed ha per *slogan* «our man of the year» ossia «nostro uomo dell'anno», o più italianamente uomo del giorno.

Nel testo che l'accompagna, l'aviazione d'assalto vi è definita «una nuova arma»; ed hanno ragione, perché in Italia, la attuale «nuova arma» dal 1927 al 1942 fu vituperata, ostacolata, denigrata e accantonata.

Le unisco altre illustrazioni e il testo esplicativo, grato se vorrà pubblicare ogni cosa<sup>1</sup> giacché ritengo che i nostri Aviatori, ai quali per molti anni fu dato a credere che le operazioni offensive contro le forze di superficie terrestri e navali, fossero una specie *deteriore* di operazioni per un'Armata Aerea chiamata alle grandi missioni di guerra aerea autonoma stile douhetiano, i nostri Aviatori i quali videro l'Aviazione d'Assalto italiana formarsi in un clima che tendeva ad asfissiarla, operare eroicamente in Spagna e in Libia fra scetticismi e svalutazioni, essere spogliata del suo distintivo, essere disciolta (guerra durante) da un ordine ministeriale proprio mentre ve n'era maggiore bisogno, i nostri Aviatori possano trarre conforto e incoraggiamento a dedicarsi alle specialità d'assalto (o caccia bombardieri, o d'appoggio, o d'attacco, o come si vorrà diversamente pur di toglierle a dispetto del battesimo originario), a dedicarsi con tutto l'*impeto ponderato* che essa richiede.

Notare che una delle lettere che formano il testo allegato termina con una frecciata all'indirizzo della scarsa capacità di colpire che hanno i bombardieri!

Distinti saluti.

---

1. A pag. 144 di questo stesso fascicolo.



#### XXXIV

### COSA È SUCCESSO DELLA SUPERIORITÀ AEREA AMERICANA? ("Rivista Aeronautica", n. 9, settembre 1952; articolo su "U.S. Air Service" con note della redazione attribuibili a MECOZZI)

*Questo articolo non è di M., al quale sono attribuibili solo alcune brevi note recanti, tra l'altro, la precisazione che la rivista non prende posizione né pro né contro le opinioni espresse dall'autore (come se la redazione volesse mettere le mani avanti).*

*Lo riproduciamo perché la sua scelta non ci sembra affatto casuale, visto che riassume con molta fedeltà, sia pure per interposta persona, le stesse idee che M. è venuto maturando nel dopoguerra a proposito di D.: idee dalle quali emerge un'avversione patologica nei riguardi del "precursore".*

*D. viene qui ritenuto colpevole di aver addirittura "incitato" i Capi dell'Asse a iniziare la guerra, e di aver ispirato con "empie dottrine" la strategia aerea ameri-*

*cana di attacco alle popolazioni civili, culminata nel lancio della bomba atomica su Hiroshima. Come se ciò non bastasse, D. avrebbe (vedasi Nota 1 di M.) sia pure indirettamente favorito la decisione di Mussolini di entrare in guerra, facendogli prevedere che nel giugno 1940 l'Inghilterra sarebbe crollata in pochi giorni sotto i colpi dell'offensiva aerea douhetiana condotta dalla Germania.*

*Aggiunto agli altri due precedenti (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XXXIII, p.228), questo articolo testimonia perciò due moventi fondamentali, ancorché non nuovi, dell'opera di M. nel dopoguerra.*

(F. B.)

La nazione che aveva il secondo posto per la forza aerea sembra un uomo con una mano legata; così scrive Eugene E. Wilson sopra «U.S. Air Service» Vol. XXXVII, n. 1, e il direttore della rivista premette questa nota:

*«L'autore è un ex ufficiale di marina ed un industriale; ed è un realista pratico; come ufficiale dello Stato Maggiore della marina aiutò a concepire ed a svolgere i concetti d'impiego delle portaerei. Come presidente della United Aircraft Corporation ha contribuito allo sviluppo dell'industria aviatoria americana. Come presidente del Board of Governors of the Aircraft Industries Association scrisse le dichiarazioni sulla politica aeronautica dell'industria. Attualmente è membro della National Planning Association. Circa le opinioni espresse in questo articolo Mr. Wilson dichiara:*

*«Io sono assolutamente sicuro di quanto ho scritto. Esse derivano da un discorso privato rivolto ad un gruppo di preparazione da un alto dirigente in condizione di essere informato. Ho fiducia nelle conclusioni».*

*Le sue conclusioni sono che noi stiamo combattendo una guerra sbagliata.*

(N.d.D.)

La soluzione di questo importante problema sta nella inconsistenza della corrente dottrina aerea degli Americani. Questa non è derivata dai precetti sui quali avvenne la fondazione della nostra terra, invece fu prodotta da concetti europei, che si credeva fossero stati soppiantati dai nostri concetti. L'Aviazione degli Stati Uniti – a differenza della Marina il cui vangelo, in accordo con l'ammiraglio Mahan, è «Pace per mezzo della potenza sul mare» – prende la sua dottrina dal Generale italiano Giulio Douhet e la esprime col motto «Vittoria per mezzo della forza aerea».

Fu questo stesso Douhet che incitò i Nazisti, i Fascisti e gli alti capi Giapponesi ad iniziare la seconda guerra mondiale. Voi vi ricorderete la blitzkrieg. Lo stesso profeta ci spinse ad iniziare la rappresaglia che ridusse quelle nazioni in rottami. Vi ricorderete di Hiroshima. Bene, io mi metto nel numero di coloro

che vedono la nostra caduta dallo stato di grazia come una inesorabile punizione. Inoltre, io credo che non vi sia nessuna speranza di salvezza fino a che non avremo espulso quel peccato<sup>1</sup>.

Ora il conflitto fondamentale fra la pace per mezzo della superiorità aerea e la vittoria con lo stesso mezzo, è quasi vecchio come l'aeroplano. Voi ricorderete la controversia Mitchell del 1925. Quella fu una contestazione fondamentale fra il Generale Mitchell e l'Ammiraglio Moffet. Vi ricorderete, anche, la controversia del B-36. Un commentatore contemporaneo fece osservare che i Joint Chiefs of Staff furono messi di fronte ad una controversia fondamentale che essi avrebbero potuto difficilmente determinare, non certamente risolvere. Era la stessa controversia. Certamente il pubblico fu portato a credere che il conflitto fosse il vecchio gioco Esercito-Marina, impressione che fu ulteriormente ingrandita quando l'Esercito con la sua mole e l'Aviazione, si unirono contro la Marina. Oggi, senza un adeguato aiuto aereo in Corea, le forze di terra hanno da pensare. Frattanto l'amministrazione ha soppresso la controversia, ha purgato l'ammiraglio Denfeld ed ha adottato completamente la dottrina di Douhet come nucleo della politica nazionale.

Come questa decisione ci sia costata a suo tempo la supremazia nell'aria può essere detto da qualsiasi pioniere fabbricante di aeroplani. Comunque, avendo le Forze Aeree come unico cliente, l'industria aeronautica tace. Però si ricorderà che, dopo l'armistizio [del 1914-1918 - N.d.C.], Uncle Sam ha prontamente liquidato l'industria aeronautica che era stata frettolosamente creata. Le poche società che sopravvissero vennero, in seguito, sabotate dal comitato di investigazione del senatore Nye, di cui Alger P. Hiss fu consulente. Quindi, seguendo la corte marziale di Mitchell, la Commissione dell'Aviazione del presidente Coolidge, capitanata da Dwight Morrow, dette all'industria bambina una dose di vita-

mine. Ma seguendo il New Deal la piccola soffrì una ricaduta.

Nel frattempo, anche la Francia, allora la maggior potenza aerea del mondo, liquidò (cioè nazionalizzò) la sua industria aviatoria. Così, quando Hitler marciò, la Francia ricorse all'America. La produzione degli Stati Uniti si dimostrò troppo piccola e troppo lenta, tuttavia la Francia boccheggianti attinse un alito di vita nell'industria americana. Quindi, grazie a James V. Forrestal, Charles E. Wilson, William Knudson ed altri, l'industria compì i miracoli della seconda guerra mondiale.

Comunque, ingrandita oltre il normale, e timorosa che la cessazione delle ostilità la liquidasse completamente, l'industria espose i suoi problemi alla National Planning Association. Questa associazione, che è un ente privato comprendente gruppi del lavoro, dell'industria, dell'agricoltura e delle professioni, fece un rapporto nel quale si auspicava la creazione di una nuova Commissione consigliatrice che formulasse una linea di condotta a lunga scadenza nei riguardi dell'Aviazione.

La proposta dell'industria ebbe poco appoggio dalle Forze Aeree. Però, quando la pubblica opinione obbligò, finalmente, il presidente ad adunare il Finletter Board, le Forze Aeree colsero l'opportunità di mettere avanti la propria qualità di «superiorità aerea». In questo essa ebbe un tempestivo aiuto da Giuseppe Stalin che aveva cominciato a far rumore con la sua sciabola. Il programma dell'industria, basato come era sulla forza aerea, concepita come l'integrazione del commercio aereo, sull'industria aviatoria, sulle forze aeree e sull'avanzata col motto «Pace per mezzo della supremazia aerea», fu soffocata sotto una valanga della «Seventy Group Air Force».

Il memoriale presentato dall'industria alla commissione, pubblicato sotto il titolo «Elementi della potenza aerea americana», che metteva in rilievo la dipendenza della sicurezza nazionale dall'industria aviatoria è la chiave della domanda: «Dove è andata a finire la superiorità aerea americana?».

Un memoriale simile, presentato ad una Commissione del Congresso, intitolato «L'industria dell'Aviazione si prepara per il futuro», indica, con chiarezza, i provvedimenti che si dovrebbero prendere attualmente. Non di meno, allo scoppio della guerra in Corea il ruolo dell'industria aviatoria in tempo di pace non era ancora stato determinato, i problemi della sua mobilitazione non sono stati ancora risolti, nessun programma adeguato di espansione industriale è stato

1. Questa convinzione fa il paio con la convinzione altrove riportata che Mussolini si affrettò ad entrare in guerra a fianco della Germania perché era convinto che Hitler, giunto sul continente di fronte all'Inghilterra, avrebbe in pochi giorni concluso vittoriosamente la guerra applicando contro le Isole Britanniche i canoni della guerra aerea douhetiana.

La nostra Rivista non fa proprie dette convinzioni né quelle contrarie, ma compie il dovere di far conoscere ai propri lettori le opinioni che, sul vetusto argomento, sono controverse tuttora, dopo due guerre combattute col concorso dell'Aviazione. Vedremo se la terza chiarirà meglio le idee (N.d.R.).

promulgato, l'entità della prestazione non è stata stabilita e alcune parti dell'industria hanno già raggiunto un punto molto inferiore a quello che sarebbe necessario per poter sopravvivere.

Così, un programma di continuità a lunga scadenza sarebbe stato assolutamente necessario affinché noi avessimo potuto mantenere la superiorità tecnologica. Il programma avrebbe dovuto essere di tale ampiezza da permettere lo sviluppo di tecniche di produzione e di progetti di speciali macchine utensili. Esso avrebbe dovuto essere iniziato in tempo utile per compensare i lunghi intervalli che intercorrono fra la concezione di un programma e la consegna degli articoli prodotti.

Questo problema fu reso ancor più difficile dalla rivoluzione causata dalla propulsione a reazione, dai missili guidati, dal volo supersonico, e via discorrendo. E fu ora che una disastrosa decisione cominciò a raggiungerli. Poiché, per incarico degli Inglesi, l'Aviazione ha rifiutato di lasciare sviluppare i motori a reazione da fabbricanti americani di aeroplani, e ha dato tale incarico a fabbricanti di automobili ed apparecchi elettrici.

Così fu per la mancanza di guida, che la giovane Aviazione non seppe dare alla soluzione di problemi insolitamente complicati, che ci costò la supremazia aerea. Ed il tragico è che una volta che si è perduto il comando è quasi impossibile riprenderlo, a meno che il competitore non ci favorisca cortesemente come noi avevamo favorito lui. Questi sono fatti di grande

importanza per la futura politica militare, e ragioni per le quali non ci dovremmo fermare, guardare ed ascoltare. Perché la nazione che aveva il secondo posto come forza aerea [oggi, N.d.C.] sembra un uomo con una mano legata.

Per concludere: Avendo perduto di vista il nostro obbiettivo principale – l'aiuto alla libertà individuale sotto l'egida di giuste leggi – ci siamo lasciati sviare da empie dottrine europee.

Questo ha confuso in modo tale la nostra politica che ora stiamo combattendo una guerra non giusta. Inoltre, abbiamo posto in modo tale pubblici avvertimenti di uomini esperti, perdendo così la supremazia dell'aria. Poiché questo è avvenuto nonostante inaudite spese, il biasimo non può essere evitato.

Però rimane una via di uscita. Il precedente per questo fu stabilito nella Genesi. Dopo il diluvio il Signore guardò la distruzione e promise solennemente che le acque non avrebbero più causato morte e distruzione.

Oggi, se noi Americani vogliamo sopravvivere all'età dell'aria, dobbiamo prima fare un tale patto riguardo alla bomba A ed alle altre armi, di limitare il loro uso agli obbiettivi militari. Per far questo noi dobbiamo respingere le tentazioni del materialismo e ristabilire la nostra fede spirituale. Per la quale fede, problemi in apparenza insuperabili trovano la via per risolversi da se stessi.

PARTE SECONDA

“L'ULTIMO ASSALTO”:  
CENNI SULLE TRE OPERE CONCLUSIVE  
(1965 - 1970)





## INTRODUZIONE AL PERIODO 1965-1970

Con la "sua" *Aeronautica*, con l'*Aeronautica* che avrebbe voluto conforme alle sue idee perché da lui giudicate le uniche giuste e ragionevoli, M. ha un rapporto di amore passionale, esclusivo, che coinvolge tutto il suo essere e gli fa guardare con implacabile animosità, con autentica intolleranza coloro che pensano e/o operano in modo diverso. Nel periodo in esame questi atteggiamenti psicologici si accentuano. Proclama di non volere seguaci o discepoli, ma al tempo stesso soffre atrocemente della sua solitudine; dichiara di battersi per la libertà di pensiero spinta al massimo grado anche per i militari, ma getta l'ombra del sospetto, dell'incoerenza, del conformismo, del personalismo, del carrierismo e della ricerca di vantaggi personali su coloro che percorrono o hanno percorso una rotta opposta a quella da lui ritenuta giusta, oppure sono colpevoli di non aver aderito alle sue teorie o di non averle applicate.

A questo esclusivismo intellettuale e teorico, dal quale M. deduce un po' frettolosamente che "chi non è con me è contro di me", si accompagna quello che chiameremmo esclusivismo aeronautico. Per lui non esiste che l'*Aeronautica*, non esistono che gli organi di stampa dell'*Aeronautica*, non esiste che l'ambiente dell'*Aeronautica*, con il quale ha avuto un rapporto sempre difficile, fatto di battaglie magari perdute, ma sempre combattute – come da tutti riconosciuto – con disinteresse e in nome di sentimenti veri e autentici, mai per bassi calcoli personali o per rendere conformistico omaggio a idee altrui.

Costretto a lasciare a fine 1953 anche la redazione della "Rivista Aeronautica" (cioè a rinunciare a un bisogno quasi fisico di esporre le proprie idee e di combattere per la propria causa), M. non approda ad altri lidi, non cerca altre redazioni, ma si chiude per parecchi anni – non senza prevedibili conseguenze sulla serenità dell'uomo e dello scrittore – in un silenzio e un isolamento totali, ai quali è indotto anche dall'aggravarsi progressivo dei disturbi dell'udito.

Solo chi ha la passione dello scrivere, chi sente e vive intensamente la realtà politico-strategica del suo

tempo, chi prova il bisogno di esprimersi, di comunicare, di "prendere posizione", può, forse, valutare appieno quanta sofferenza, quante pene quotidiane, quanta amarezza siano costati al vecchio generale oltre dieci anni di silenzio, che si chiudono solo nel 1965, con la pubblicazione (a sue spese e a cura della Libreria dell'Orologio di Roma, di sua proprietà) del libro *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*, al quale fanno seguito altre due opere anch'esse pubblicate dalla Libreria dell'Orologio: *Aquila Rossa - Direttiva* (1969) e *Le sorti progressive dell'Aviazione Militare* (1970; ristampato dalla "Rivista Aeronautica", per concessione dell'autore, sui numeri 1-2-3/1971 e in estratto a parte, inviato a tutti gli abbonati).

M. chiude un'esistenza terrena raramente felice il 2 novembre 1971. Questi tre libri sono dunque un testamento spirituale; e prima ancor che le "opere conclusive", possono essere definite le opere (e le conseguenze) della solitudine, anche intellettuale o teorica. Sono il frutto di anni e anni di meditazioni solitarie di un innamorato che si sente deluso e respinto.

Non si può dunque pretendere di trovarvi una serenità, un distacco, un'obiettività, una moderazione, un rispetto per le forme e diremmo una tolleranza, che l'uomo certamente non possiede, e che di conseguenza non può possedere nemmeno lo scrittore. In certe occasioni c'è invece bisogno di chiedere al lettore una tolleranza, un'indulgenza, una comprensione, che dopo tutto M. merita ampiamente. Come del resto lo stesso D., egli non lavora mai nella classica *turris eburnea* dell'intellettuale; è l'uomo ad essere sempre in primo piano nei suoi scritti.

Le circostanze in cui M. è costretto a lasciare prima la direzione della "Rivista Aeronautica" e poi la redazione della stessa rivista solcano dolorosamente il resto della sua vita: ma occorre pure sottolineare che esse non sono affatto dovute alle sue idee antidouhetiane e sull'aviazione d'assalto. Non si trova traccia, nei suoi scritti e in quelli dei vari autori che di lui si sono occupati, di un particolare, di una coincidenza a parer nostro importante. Sul n. 2/1954 della "Rivista

*Aeronautica*", a soli due o tre mesi di distanza dal suo allontanamento dalla redazione, viene pubblicata la prolusione tenuta dal generale Ranieri Cupini in occasione del trentennale della fondazione dell'Accademia Aeronautica, su un tema significativo: *L'Aviazione d'Assalto di ieri e di oggi*. Lo scritto è preceduto dallo stemma e dal motto dell'Aviazione d'Assalto inventati da M. e da cenni storici sulla costituzione dei reparti aerei d'assalto italiani, nei quali si esaltano le numerose prove di valore date dai piloti d'assalto, dalla guerra d'Etiopia alla seconda guerra mondiale.

*L'esordio del Cupini non richiede commenti e - osiamo dire - conforta il nostro lavoro:*

Come nel trattare di cose aeronautiche in genere e di dottrina di impiego in particolare, riesce difficile prescindere da quello che è stato il pensiero e l'opera del Douhet, così nel parlare di Aviazione d'Assalto, è assolutamente indispensabile rifarsi al nome del generale Mecozzi. Né, d'altra parte, è agevole sottrarsi all'allettante prospettiva di porre a confronto, alla luce delle recenti esperienze di guerra, questi due nostri grandi studiosi che pur nella polemica più accesa e nella opposizione delle concezioni, furono avversari leali e accomunati dalla stessa fede nell'Aeronautica e dallo stesso convincimento nell'importanza del potere aereo.

*Lo scritto del Cupini è stato ristampato dalla "Rivista Aeronautica" n. 7/1964 (diretta dal generale Celso Ranieri, anch'egli pilota d'assalto negli anni Trenta) in occasione della celebrazione del trentennale della costituzione del 5° Stormo d'Assalto (1° gennaio 1931), le cui tradizioni rivivono nella 5ª Aerobrigata con sede a Rimini. La ristampa dell'articolo è preceduta e accompagnata da fotografie e detti di M. che fanno emergere senza riserve il legame di continuità e di contiguità esistente tra la formula dell'aviazione d'assalto di M. e quella dei caccia-bombardieri del momento. La cerimonia era presieduta dal generale di squadra aerea Domenico Ludovico, già pilota d'assalto agli ordini di M.. Erano presenti parecchi altri generali con trascorsi di servizio nell'assalto (Fanali, Ranieri, Magistrelli, De Porto...).*

*Alla cerimonia mancava - forse per ragioni di salute - M.. Tuttavia il significato di questi fatti (con particolare riguardo al momento e al luogo in cui il generale Cupini tiene la prolusione e in cui essa viene pubblicata) ci sembra chiaro. Né può essere trascurato il particolare che anche il generale Celso Ranieri, nel 1953 succeduto al generale Santoro nella direzione della "Rivista Aeronautica", era stato pilota d'assalto.*

*Da questi fatti si può legittimamente dedurre che già negli anni '50 e '60 il contributo teorico insostituibile di M. è stato ufficialmente riconosciuto dall'Aeronautica, così come il legame tra il suo aereo d'assalto e il caccia-bombardiere del dopoguerra. È anche dimostrato che gli antichi allievi di M. hanno ricoperto, nel dopoguerra, molte alte cariche nella Forza Armata: il resto importa poco.*

*Per chiudere l'argomento, ci limitiamo a ricordare quanto ha scritto il generale Pelliccia, sempre sulla "Rivista Aeronautica", poco dopo la morte di M.:*

Probabilmente, se i Capi responsabili avessero usato nei suoi riguardi una diversa politica, se invece di dimostrargli sopportazione e di inasprirlo con i veti e le censure e le umiliazioni avessero orientato il suo lavoro intellettuale verso i problemi futuri di una moderna Aviazione militare, ne avremmo guadagnato tutti: la Forza Armata, la dottrina di guerra aerea e noi stessi. Invece quei Capi, sommersi da mille problemi giornalieri, obbligati ad adeguarsi a quella che H. Kissinger chiama la limitazione intellettuale dei moderni dirigenti (le sintesi brevissime dei propri collaboratori), accettarono le proposte di chi, in sottordine, è talvolta mosso da eccesso di zelo e, in queste cose specialmente, è spesso "più realista del re"<sup>1</sup>.

*È forse per queste ragioni, e per queste frustrazioni, che il silenzio di M. per oltre dieci anni, dal 1954 al 1965, potrebbe dirsi assordante. Nel senso che da una parte lo spinge a calcare i colori e a dipingere a tinte fin troppo fosche il disagio personale; dall'altra lo induce, quale unico conforto, ad affidare le sue idee, o meglio i suoi sentimenti e le sue passioni a un foglio di carta. Ne deriva un mare di appunti, di spunti teorici, di riflessioni di carattere non solamente aeronautico, nel quale M. quasi compiacendosi di fare il "bastian contrario" si sfoga affrontando tutti i grandi temi del tempo, a cominciare dal problema della guerra e della pace, della bomba atomica, dell'avvenire dell'umanità, dell'assetto futuro dell'Europa, e naturalmente, della politica di sicurezza italiana e del ruolo in essa delle forze aeree.*

*Le tre opere che qui ci accingiamo a prendere in esame sono il frutto di queste riflessioni polemiche e spesso non organiche, affidate ad appunti che rimangono interamente inediti fino al quinquennio 1965-70, e che in tale quinquennio a quanto afferma lo stesso*

1. Antonio PELLICCIA, *Far giustizia a Mecozzi*, "Rivista Aeronautica", n. 5-6, 1974.

M., sono solo in parte portati a conoscenza del pubblico. Eppure si tratta di un complesso di ben 733 pagine, che – tenendo conto che ci si trova di fronte a scritti tuttora poco noti e caduti nel dimenticatoio – ci pone un problema pratico: conviene ristamparli tutti o in parte, oppure fornirne al lettore una sintesi e un commento?

Una ristampa integrale delle tre opere va subito esclusa, non solo e non tanto per vincoli editoriali che pure esistono, ma per ragioni di spazio. Una ristampa parziale da una parte aumenterebbe in misura eccessiva il margine di discrezionalità del curatore nella scelta dei brani da ripubblicare e dunque da evidenziare, e dall'altra richiederebbe pur sempre un commento globale e l'inserimento dei brani riprodotti nel tessuto complessivo del pensiero di M., occupando ugualmente quel notevole spazio che non ci possiamo permettere.

Tutto sommato, la soluzione migliore – ancorché non ideale – ci sembra quella di fornire al lettore una sommaria immagine e un commento di ciascuna opera, tenendo conto che:

– intendiamo privilegiare, come da nostro programma, la parte di più diretto interesse militare e aeronautico degli scritti di M.;

- non abbiamo mai inteso fornire una biografia esaustiva di M. uomo e scrittore, quindi riteniamo di interesse tutto sommato secondario ristampare le parti più polemiche degli scritti in questione;
- nel lungo cammino dagli anni Venti in poi, abbiamo già utilizzato con una certa frequenza quanto M. afferma specie in Guerra agli inermi e aviazione d'assalto;
- più che l'enunciazione di teorie e dottrine interamente nuove, le tre opere in questione sono, in prima approssimazione, lo sviluppo, l'ampliamento, la rielaborazione, il commento e l'adattamento alla realtà dell'epoca di concetti già comparsi o abbozzati in precedenza.

Da questi criteri discende un orientamento fondamentale: evitare il *déjà vu* e soffermarsi sui concetti di interesse aeronautico che meritano, oggi, la maggiore attenzione, senza pretesa di fornire un quadro completo delle idee esposte da M. e/o di sostituire quella lettura integrale delle opere, che potrebbe far emergere numerosi altri spunti di riflessione sulla difficile realtà degli anni del dopoguerra, e che pertanto consigliamo vivamente ai lettori.

(F. B.)





## I – GUERRA AGLI INERMI E AVIAZIONE D'ASSALTO (1965)

È la prima delle tre opere ma anche la più ampia e la più importante; può essere ritenuta il vero testamento spirituale di M. e il consuntivo di oltre trent'anni di attività. M. lo nega, ma assume anche l'aspetto di una autobiografia e di un'autobiografia intellettuale, con preziose riflessioni e notizie sul passato e sul contesto nel quale maturano i principali scritti, a cominciare da quelli degli anni Venti.

Nessun serio studio su M. può quindi essere condotto, senza contestualmente prendere in esame i contenuti e i preziosi riferimenti di *Guerra agli inermi*. Per questo è l'opera che abbiamo citato più spesso, in tal modo utilizzandola – riteniamo – nel modo migliore, ché sarebbe assai meno utile pubblicare a parte spunti e riflessioni postume che vanno invece considerati contestualmente agli scritti cui si riferiscono e che inquadrano.

I dati biografici e bibliografici – spesso estesi anche a D. – non esauriscono tuttavia l'interesse attuale del libro, che potrebbe essere definito una sorta di *Zibaldone* sul tipo di quello leopardiano, con tutta una serie di pensieri di M. sui più disparati argomenti, in una forma spesso polemica che per la verità non giova all'efficacia delle tesi sostenute. La breve sintesi che ora forniamo al lettore non ha l'ambizione di fornire un'immagine esaustiva dei contenuti del libro. Ci basta rispondere almeno in parte a due semplici domande: che cosa fa, che cosa scrive M. dopo aver lasciato anche la redazione della *Rivista Aeronautica*? qual è il suo pensiero sul ruolo delle forze aeree nella guerra fredda e in ambito NATO?

M. fornisce, anzitutto, abbondanti notizie sul contesto nel quale matura il libro. Dopo aver lasciato, a fine 1953, la redazione della *Rivista Aeronautica*, continua a scrivere, senza però pubblicare le sue riflessioni in qualche altra sede. In tal modo, “nella cassapanca presso la sua scrivania casalinga” si viene accumulando una gran quantità di materiali inediti. Non desidera che qualcuno curi dopo la sua morte pubblicazioni postume, perciò all'inizio del 1965, dopo circa 14 anni di silenzio, vuol pubblicare alme-

no una parte dei suoi scritti: negli appunti rimanenti – egli afferma – v'è materia per un secondo volume, che dispera di pubblicare.

Desiderando che una prima scelta dei suoi scritti veda la luce nell'agosto 1965 (cioè nel ventesimo anniversario del lancio della prima bomba atomica su Hiroshima), all'inizio del 1965 propone la pubblicazione della parte di più diretto interesse aeronautico (dove condanna la “guerra agli inermi” e attacca D. contestando anche l'originalità delle sue teorie) al direttore della *Rivista Aeronautica* generale Celso Ranieri, già alle sue dipendenze negli anni 30 quale pilota d'assalto nel 5° Stormo. Probabilmente dopo aver consultato i superiori, il generale Ranieri rifiuta la proposta, specificandone allo stesso M., verbalmente e per iscritto, i motivi. L'episodio è descritto da M. come segue:

*Avevo sperato pubblicare il mio lavoro sulla Rivista Aeronautica, perché gli argomenti contenutivi praticamente non trovano posto sulle riviste militari. Anche se ne avessi tolta la parte più strettamente professionale, quella più ostica ai profani, avrei bensì mutilato il mio lavoro della sua ragion d'essere, ma non avrei trovato egualmente dove pubblicarlo; una rivista storica o letteraria non me l'avrebbe accolto, una rivista politica che sia obiettiva, aperta anche a diverse opinioni, che non sia più o meno qualificata partiticamente, tra noi non esiste. D'altronde io, come molti altri ufficiali, non voglio qualificarmi partiticamente, perché non ho quell'istinto del gregge che occorre per accettare le premesse e le conseguenze d'una disciplina di partito<sup>2</sup>.*

Si deve, dunque, constatare che dopo essere stato costretto nel 1953 a lasciare la “*Rivista Aeronautica*”, a distanza di dieci anni M. spera ancora che la rivista gli riapra le porte, in tal modo dimostrando che l'amore e la stima per la rivista stessa in lui non sono spenti. Il rifiuto del direttore (che – per inciso – non dovrebbe troppo sorprenderlo, dati i contenuti assai

2. *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 159.

polemici, personalistici e in parte politici delle sue riflessioni), lo sorprende e lo addolora, perciò decide di ampliare la materia preparando un libro da pubblicare a sue spese, che così presenta:

*È un libro senza pretese, come ho avvertito fin dal primo capitolo, è nato da un caso fortuito, sebbene da velleità decennali; s'è sviluppato per reagire alla delusione provata nel veder rifiutare la pubblicazione delle pagine che qui formano la prima parte; ha tratto il suo materiale da una congerie disordinata di appunti raccolti senza scopo e senza riposo per quattordici anni, congerie di cui neppure una decima parte, per le mie esitazioni autocritiche, sarebbe mai diventata libro. Mi pentirò certo d'aver pubblicato questo estratto della decima parte sotto la forma di questo volume. Ma il pensiero dominante della bestiale guerra agli inermi trovava e trova tutti i giorni la provocazione nei fatti correnti e attuali, nelle letture vecchie e nuove. In tale situazione lo sfogo diventa incoercibile, specie per uno come me che per la sordità gravissima e per altre ragioni conduca una vita estremamente solitaria*<sup>3</sup>.

Non si potrebbe essere più chiari... In queste poche parole c'è tutta la motivazione, la chiave di lettura del libro, che del resto si riflette nel titolo, *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*, e nel disegno della copertina, occupata per intero da una foto della Vittoria di Samotraccia con ampie ali ma senza testa, ai cui piedi è il motto "NON BASTAN L'ALI SE NON V'È LA TESTA". Un simbolismo che serve a rimarcare, *in primis*, quella che secondo M. è da sempre una grave carenza di *leadership* per l'Aeronautica, per le Forze Armate, per l'Italia e che ricorre spesso negli scritti del dopoguerra, fino a farne uno dei motivi salienti.

*Le Ali e la Testa* (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. V, p. 57) è appunto il titolo di uno dei primi articoli di M. sulla "Rivista Aeronautica" dopo il 1945, nel quale si intende dimostrare che durante la guerra è mancata la *leadership*, mentre le ali sono state sempre di meno. Ciò vale anche per la prima guerra mondiale: in questo almeno, M. è d'accordo con D.. La Vittoria di Samotraccia viene da lui significativamente evocata anche in un passo di *Guerra agli inermi*, nel quale scrive:

*Nel volume "L'Illustrazione Italiana, 90 anni di storia" a cura di Flavio Simonetti (ed. Garzanti, 1963) è riportato a pag. 179 il disegno della copertina della rivista "L'Illustrazione Italiana" del 30 maggio 1915: mostra un*

*Fante armato che suona la tromba. Dietro di lui campeggia una statua della Vittoria; ma è quella detta di Samotraccia, alata e senza testa. Sebbene quel periodico avesse intenti d'esaltazione marziale, non intenti satirici, involontariamente profetava così l'andamento della guerra*<sup>4</sup>.

La polemica contro la *leadership* politico-militare della guerra e del dopoguerra; la polemica antidouhetiana (e, *lato sensu*, contro coloro che ne hanno applicato e applicano le teorie o le approvano) sono, dunque, i tre motivi salienti del libro, non proprio nuovi perché ricorrenti dal 1945 in poi.

In apertura del libro M. contesta anche, una per una, le obiezioni di un suo "eminente Amico" che lo ha esortato a rinunciare alla pubblicazione delle sue idee<sup>5</sup>.

**PRIMA OBIEZIONE:** il passato delle dottrine di guerra aerea non ha più alcun interesse, ciò che oggi importa è l'impiego dell'Arma aerea presente e futuro.

Secondo M., anche nell'era nucleare il presente continua ad affondare le sue radici nel passato, che quindi deve essere conosciuto se non altro per non ripeterne gli errori:

*La previsione e la programmazione del futuro, se effettuate di fantasia, senza l'appoggio concreto costituito dal passato e dal presente, rischia sottoporci a mistificazioni nuove (od almeno a nuove illusioni) le quali, seppure diverse dal passato, non sarebbero meno nefaste.*

È stato, del resto, il disprezzo totale per l'esperienza del passato che ha portato i douhetiani a sostenere la "rivoluzionaria" influenza dell'Arma aerea sulla guerra, con una dottrina che "risultò *illusionistica, iperbolica, perniciosa*". I giovani non devono conoscere soltanto "una versione unilaterale e tendenziosa" del pensiero aeronautico; se si dovesse arrivare al disarmo nucleare, tutta la storia nuova non sarebbe che la ripetizione, sia pur con nuovi strumenti di guerra convenzionali, della storia vecchia.

**SECONDA OBIEZIONE:** la dottrina di Douhet è ormai sorpassata, e non ha più alcuna influenza: non vale, dunque, più la pena di combatterla.

Per M. ciò non è vero: tale dottrina è al momento ben viva anche se i fatti l'hanno smentita, è oggetto

3. *Ivi*, p. 433.

4. *Ivi*, p. 167.

5. *Ivi*, pp. 9-13.

d'insegnamento ufficiale, viene autorevolmente sostenuta. E così avviene che

*Taluni "storici" nostrani, aulici od ufficiosi, in buona o in mala fede, tuttora deformano i fatti bellici per dimostrare che vi è stata applicata con successo la "dottrina", oppure per dimostrare che se la dottrina fosse stata applicata (oppure, a seconda dei casi, se fosse stata applicata integralmente) i fatti stessi si sarebbero svolti in modo più favorevole [...]. Certo, a tutti costoro farebbe comodo che la "dottrina" non subisse nuovi attacchi...*

**TERZA OBIEZIONE:** sarebbe ingeneroso, oltre che confutare la "dottrina", attaccare colui che l'ha propugnata, ormai defunto.

M. replica che D., proprio perché deceduto da lungo tempo, appartiene ormai alla storia, quindi come ogni oggetto di storia deve essere trattato senza menzogne, indulgenze e ipocrisie. Qualunque "dottrina" professionale non può essere separata dalla biografia professionale del suo propugnatore, tanto più che, nel caso specifico,

*Le basi preconcepite di quella 'dottrina' e la 'determinante' degli albori di quella dottrina, sono intimamente connesse alla biografia; la validità della dottrina fu sostenuta dai discepoli anche mediante le suggestioni d'una biografia apologetica, estranea alla verità obiettiva; reciprocamente la biografia fu compilata edificante fondandosi sull'alta validità falsamente attribuita alla 'dottrina'.*

Se l'accusa di ingenerosità fosse giusta – prosegue M. – allora sarebbe ingeneroso anche verso sé stesso, visto che anch'egli tra poco verrà giudicato. Sotto questo profilo, si rende conto che gli converrebbe tacere, per evitare gli aspri giudizi che diffonderanno su di lui i discepoli di D.:

*Ma io, che uomo sarei se mi acconciassi a subire questo... deterrente? Mi si consenta una volta tanto un-po' di retorica; questo è il mio 'ultimo assalto'; non posso rinunciarvi.*

**QUARTA OBIEZIONE:** le idee opposte a quelle di D. sostenute da M. si sono ormai affermate largamente anche fuori d'Italia, l'apporto di M. viene da tutti riconosciuto, quindi egli può ormai sostenere e illustrare le sue idee senza polemizzare con D.

M. riconosce che le sue idee si sono ormai affermate, ma non ritiene che l'apporto da lui dato sia stato adeguatamente riconosciuto: *"non si fu altrettanto parsimoniosi con le lodi in vita e i mezzobusti*

*in morte"* verso D.. In quanto ai suoi punti di vista, li ritiene dovuti a semplice buon senso, non a "genio"; e

*Siccome il buon senso non è più caposcuola (e si può dubitare lo sia mai stato), anzi con strateghi di quel genere esso "è morto affatto", la difesa e la propagazione di quelle che, tanto per capirsi, dirò "le mie idee", non si può separare dalla reiterata, direi quotidiana confutazione delle idee opposte. Perché tuttora comandare la guerra aerea contro gli inermi è compito seducente, lusinghevole, non richiede neppure sapienza militare [...]. Anzi adesso con i missili quella "dottrina" nella sua sostanza di guerra aerea agli inermi non richiede neppure virtù militare, perché basta spingere un bottone senza macchiarsi il camice bianco...*

**QUINTA OBIEZIONE:** l'impegno e il fervore posti da M. nel suo lavoro sono pregiudizievoli per la sua salute di settantaquattrenne.

Secondo M., invece, se si tratta di un *dovere*, allora a tale dovere egli non si può sottrarre; se si tratta di uno sfogo di sentimenti e pensieri troppo a lungo compressi per quietismo, allora la compilazione e pubblicazione del libro è una necessità fisiologica che non pregiudica la salute di una persona anziana, tanto più che, in mancanza di altri *hobby*, *"Tutti i miei pensieri si aggiravano intorno agli obiettivi che furono inerenti ai miei obblighi, facendoli adesso inerenti ai miei ozii"*; perciò *"non posso che ubbidire a questa passata ossessione"*.

Risulta chiaro, da queste giustificazioni, che il libro è anzitutto frutto di un sentimento, di un imperativo morale, non è distaccato frutto della ragione. La nuova e più cruda espressione *"guerra agli inermi"* contrapposta ad *"aviazione d'assalto"* serve, evidentemente, a rimarcare la sempre più sentita ostilità di M. al bombardamento strategico douhetiano, che ha come obiettivo preferenziale le popolazioni civili. Questa volta, però, M. non si limita a contrapporre ancora una volta alle concezioni douhetiane la necessità e convenienza di battere solo obiettivi militari, ma allarga la trattazione a tutta una problematica collaterale, di carattere morale, riguardante i grandi temi della guerra giusta e ingiusta, della necessità di limitare la violenza bellica, del dovere dei governanti di rappresentare le aspirazioni dei popoli e non di essere schiavi di gruppi di potere o succubi delle superpotenze, ecc. ecc.

Su questa problematica M. non accetta il principio di Machiavelli che il fine giustifica i mezzi e quello di Clausewitz (fatto proprio anche da D.) che nella guerra



non valgono categorie di carattere morale e dunque la violenza può e deve essere esercitata, quando e dove necessario, senza alcun limite. Le soluzioni alternative da lui proposte, peraltro, se si eccettua la necessità di colpire solo le Forze Armate e non le popolazioni civili si colorano spesso di utopia e rappresentano delle generose aspirazioni, degli obiettivi ideali a cui tendere, più che delle soluzioni praticabili *hic et nunc*, specie nel particolare clima della guerra fredda.

In definitiva M. in *Guerra agli inermi* fornisce una serie di considerazioni, nelle quali accanto ad acute analisi e a interessanti concetti compaiono quelli che potremmo definire i frutti dello stato d'animo alterato di M., o considerazioni utopiche le quali non tengono conto che, parafrasando un detto di Churchill, il sistema economico e politico dell'Occidente sviluppato ha degli innegabili limiti ma non se ne conosce uno migliore. Anzi: la realtà del dopoguerra si incarica di dimostrare che si tratta del sistema di gran lunga migliore, anche se non è sempre esportabile.

Questi caratteri dell'opera si riscontrano, prima di tutto, nella succosa sintesi riportata in seconda, terza e quarta di copertina e dovuta allo stesso M., il quale vi ricorda che l'opera intende commemorare "il cinquantunesimo anniversario del 4 agosto 1914, quando la prima bombetta da un aeroplano [germanico] fu gettata sopra una città [Parigi - N.d.C.]" e insieme "il ventesimo anniversario del 6 agosto 1945, quando la prima bomba atomica annientò una città". Essa è dedicata "agli equipaggi dell'aviazione da bombardamento di qualsiasi paese, che nel rischio e nel sacrificio personali compirono azioni terroriste per una obbedienza sempre doverosa ma ad ordini dei quali è urgente che la coscienza dei popoli e dei Governi respinga ogni giustificazione"<sup>6</sup>.

6. L'espressione "guerra agli inermi", che M. usa per la prima volta nel titolo dell'opera e da allora in poi ricorre quasi ossessivamente nelle sue pagine, non è del tutto originale. In Piazza delle Erbe a Verona si nota una statua di donna armata, eretta nel 1920, che guarda verso il cielo e vi dirige anche la punta della spada, a ricordo delle vittime civili di un bombardamento "strategico" austriaco della prima guerra mondiale. Il piedistallo porta la scritta: "Qui velivolo austriaco - Su placide vite d'inermi - Tra luci d'arte e di storia - piovve barbaro fuoco - Dal luogo sacro - La civiltà italiana - Arra di libertà e giustizia - Tende la spada". Non risulta che M. abbia saputo del monumento e della dedica, che pure si prestano singolarmente come punto d'appoggio e simbolo delle sue teorie, rammentando anche la necessità e l'importanza delle difese aeree.

Accanto a un riepilogo delle ben note tesi antidouhetiane di sempre, nella predetta sintesi M. "segna la che l'impiego dell'armamento nucleare oggi non consente più di evitare la distruzione delle popolazioni. Oggi come sempre e più di sempre non le popolazioni ma i Governi sono colpevoli della guerra", tenendo anche presente che l'alternativa tra guerra contro gli inermi e guerra contro le forze armate ha carattere politico, perché dipende da una scelta politica alla quale le Forze Armate sono tenute ad obbedire, "salvo il perenne proprio diritto-dovere di opporsi a qualsiasi intervento armato straniero, anche amico, nel territorio nazionale".

Secondo M. l'unico rimedio per evitare la guerra è "la rinuncia unilaterale alle pretese che la stimolano". Un trattato internazionale per il disarmo sia nucleare che convenzionale non assicurerebbe la pace, perché all'atto pratico disarmerebbe stabilmente solo i più deboli, lasciando peraltro a chi dispone di una potente industria la possibilità di decidere in ogni momento un rapido riarmo. Un disarmo nucleare aumenterebbe il rischio di ricorso alle armi: l'armamento nucleare, infatti, impedisce a chi lo possiede di scendere in guerra, e al tempo stesso funge da deterrente nei riguardi dell'avversario. M. ritiene anche inutili i tentativi di frenare la proliferazione nucleare, e accenna alle conseguenze inevitabili dell'avanzata delle stirpi non bianche, sottolineando che i veri problemi mondiali sono "opulenza contro sovrappopolazione, espansionismo contro disponibilità di materie prime, ricerca di nuovi mercati contro ascesa industriale dei Paesi depressi". Sarebbe perciò necessario "sopprimere l'opulenza, pianificare l'incremento demografico e ripartire più equamente i beni".

In questo quadro, M. prende le distanze dalla prospettiva di una guerra "ideologica" tipica della guerra fredda, nella quale si dovrebbe, a suo parere, combattere non per difendere la Patria comune, ma "per altri motivi ideologici che interessano soltanto una parte dei cittadini". Né condivide l'esigenza di "annullare la personalità delle Nazioni in una solidarietà occidentale": a suo giudizio, l'integrazione delle Forze Armate di tutti i Paesi occidentali in un organismo omogeneo ha i suoi vantaggi ma può essere moralmente dannosa, perché "la rinuncia alle onorevoli tradizioni militari nazionali contribuisce a far dubitare al combattente per chi e perché debba vincere o morire"<sup>7</sup>.

7. *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 126.

Tutto sommato, gli argomenti di maggiore interesse e originalità trattati da M. nel libro – sui quali pertanto ci soffermeremo alquanto – sono il problema della guerra e della pace nell'era nucleare e il ruolo e la fisionomia dell'Aviazione nel contesto della guerra fredda in Europa, insieme con una massa di notizie sulla vita di D. e di nuove considerazioni sui motivi ispiratori della sua opera. Si nota, però, una vistosa assenza: piuttosto prodigo di critiche al sistema politico-militare, strategico ed economico occidentale, M. sembra dimenticare che solo dal confronto può emergere il vero carattere di una strategia e una dottrina, e non si diffonde mai sui pregi e difetti del contrapposto sistema politico-militare sovietico.

Per prevenire questa obiezione, alla fine del libro afferma di non essersi occupato delle teorie militari e strategiche sovietiche perché non le conosceva, *"e non saprei a quale fonte appoggiarmi che non sia sospetta di propaganda o contro-propaganda e che sia esauriente"*<sup>8</sup>. Giustificazione assai debole, visto che anche nel campo occidentale le esigenze della guerra psicologica e ideologica avevano gran peso, e che lo stesso M. dedica largo spazio alla ricerca e individuazione di quelli che ritiene, al di là delle dichiarazioni di principio, i veri caratteri della strategia USA e Occidentale. Le pecche, i limiti e i crimini – anche allora ben documentati e ben noti in Occidente – del sistema sovietico, la mancanza assoluta di libertà nei regimi dell'Est ecc., non richiedevano forse qualche sua sottolineatura, visto che egli tanto insiste sulla necessità che i Governi siano realmente espressione dei sentimenti e delle vere aspirazioni dei popoli, anziché farsi portatori di interessi particolari o di opzioni ideologiche?

La visione utopica del sistema democratico che è alla base dei suoi anatemi politico-sociali e militari è riassunta da queste poche frasi generiche e di per sé condivisibili, le quali sembrano però trascurare che la politica, la società e la vita internazionale sono inevitabilmente fatte di uomini come tali imperfetti, e di interessi:

*È lontana la democrazia! A mio parere la vera democrazia si avrà quando non sarà più possibile a chi detiene il potere commettere quegli abusi, quegli arbitri, oppure se li abbia commessi ne venga punito alla stregua di delitti personali. La vera democrazia si avrà quando chiunque sarà riluttante ad assumere un qualsiasi potere,*

*perché vi saranno connessi troppi obblighi, e nessuna possibilità d'attuare arbitri, né di concedere a sé stesso delle soddisfazioni il cui scotto debba poi essere pagato dalla comunità [...]. Per ottenere la democrazia, la prima necessità è che l'uomo comune, quello "senza potere" ma cui spetterebbe sotto la parola democrazia tutto il potere, si senta cognito di quali siano veramente i propri diritti e indissolubilmente i propri doveri..."*<sup>9</sup>.

Con queste premesse politico-sociali generose e nobili fin che si vuole, ma inevitabilmente utopiche e palingenetiche, la visione strategica e militare di M. non può che essere altrettanto utopica. Ritiene che la guerra non possa essere impedita né dai trattati di disarmo né dalla corsa agli armamenti, perciò critica i due meccanismi strategici di base della guerra fredda, che pure alla prova dei fatti hanno funzionato: il meccanismo della strategia della dissuasione e quello della rappresaglia.

Per essere efficace agli occhi dell'avversario, la dissuasione richiede la massima determinazione nei governanti, ma M. pur ritenendo utile per la pace la bomba atomica analizza il rapporto tra la bomba stessa e la democrazia e ne descrive solo i possibili inconvenienti:

- a) l'esigenza della massima tempestività nel decidere l'impiego dell'arma nucleare restringe a un ridottissimo numero di persone la responsabilità effettiva della decisione e/o la conoscenza dei dati necessari;
- b) la decisione è irrimediabile, quindi il danno sarebbe esteso a un grandissimo numero di persone;
- c) le rivalità e le cupidigie che potrebbero nascere in coloro che aspirano ad ottenere un potere così grande, magari allo scopo di approfittarne per interessi particolari;
- d) la possibilità che da tale lotta derivino congiure di palazzo e assassini di governanti, oppure compressione o soppressione delle libertà democratiche;
- e) la possibilità che i governanti di Paesi irrequieti e scarsamente democratici (M. qui cita ad esempio i Paesi Arabi, il Pakistan e l'Indonesia) una volta entrati in possesso di un sia pur ridotto armamento nucleare minaccino di impiegarlo per acquisire prestigio e in nome di quello che ritengono l'interesse nazionale, creando così gravi turbative alla sicurezza mondiale.

8. Ivi, p. 424.

9. Ivi, p. 378.

L'ostilità di M. al principio della rappresaglia è un aspetto particolare della sua ostilità a D.. Prende spunto da quanto lo stesso D. scrive nel suo *Diario critico di guerra* del 1915, commentando il lancio da parte di un aereo austriaco di alcune bombe su Venezia, che rovinano alcuni pregevoli affreschi. Secondo D., per indurre il nemico a non ricorrere a queste "offese anticivili" non c'era altro da fare che "ripagarle al doppio e della stessa moneta". Per M., al contrario, così facendo si sarebbe solo indotto il nemico a continuare: per non perdere la faccia, per non dimostrare la propria inferiorità, per non smentire il proprio aviatore che magari di sua iniziativa aveva gettato quelle bombe. A suo parere il modo più efficace di rispondere a quella barbara distruzione sarebbe stato perciò l'impiego della nostra Aviazione contro le truppe nemiche e le loro comunicazioni nelle immediate retrovie, aiutando il nostro Esercito che in quel momento stava conducendo un'offensiva sul Carso e sull'Isonzo. Questo impiego controforze avrebbe assai più validamente contribuito alla vittoria.

Ancora una volta va notata, in questa interpretazione, la divergenza inconciliabile tra M. e i douhetiani: per quest'ultimi l'impiego controforze e a esclusivo beneficio dell'Esercito e della Marina dell'Aviazione nella passata guerra era un *exemplum historicum* in negativo da superare, perché mortificava l'Aviazione senza sfruttarne quelle possibilità rivoluzionarie, che giustificavano il suo futuro ruolo autonomo e decisivo; per M. invece era un'esperienza valida sulla quale costruire le future teorie.

Per M. la validità dell'esperienza storica non cessa nemmeno con l'avvento dell'Arma nucleare: a suo avviso anche in questo caso l'Aviazione non può e non deve rinunciare ad azioni concomitanti con quelle delle forze di superficie, né l'esplosivo nucleare consente di raggiungere finalmente quella riduzione al minimo dell'Esercito e della Marina a beneficio dell'Aeronautica, che D. riteneva necessaria già con l'esplosivo molecolare.

In sostanza, sul rapporto tra Aviazione e arma nucleare M. conferma l'abiura alla sua improvvisa quanto momentanea conversione douhetiana dell'estate 1945 (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XIX, p. 152) e almeno in quest'opera non riprende neppure le argomentazioni del suo celebre articolo *L'Aviazione diventa inutile?* (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. I, p. 19). Senza distinguere nettamente tra Aviazione strategica con armamento nucleare e missili, sostiene che l'arma

nucleare non ha provocato affatto quella rivoluzione strategica, che al tempo gli accreditavano i *nuclear strategists*. Poiché la logica della guerra nucleare è quella di sempre, anche la logica dell'impiego strategico delle forze aeree risponde agli stessi concetti-guida antidouhetiani da lui sostenuti in passato, senza più scandalizzarsi (come i douhetiani del tempo) per il carattere "tattico" che in tal modo potrebbe assumere il ruolo delle forze aeree.

Osserva, perciò, che in linea puramente teorica sarebbe possibile abolire l'Esercito e la Marina, ma a due condizioni preliminari che all'atto pratico sono irrealizzabili:

- a) essere decisi ad impiegare l'esplosivo nucleare in una guerra preventiva o aggressiva, oppure, senza avere intenzioni aggressive, lanciare gli ordigni nucleari *prima* che le forze di superficie nemiche possano entrare in azione;
- b) avere raggiunto la superiorità nucleare in misura tale, da rendere possibile una completa *debellatio* del nemico, ancor prima di una sua ritorsione anch'essa nucleare.

Al contrario di quanto prevedeva D., ormai le forze aeree tendono a realizzare con le forze di superficie una cooperazione così intima, da diventare *subentranti*, cioè da assorbire almeno in parte i compiti tradizionali delle stesse forze di superficie (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XXI, p. 160):

*Tra l'altro, anziché dedicarsi a bombardare obiettivi remoti nello spazio ed estranei all'urgenza delle operazioni di superficie, come la Dottrina D. imponeva, oggi di l'Aviazione perfino con le atomiche "tattiche", tende a dedicarsi ad obiettivi la cui distruzione sia direttamente e "prossimamente" connessa alle operazioni di superficie, tanto per "alleggerire" la pressione nemica, quanto per "sfruttare il successo" della pressione amica (le operazioni nel Vietnam ne sono la più attuale applicazione)<sup>10</sup>.*

M. aggiunge che molti studiosi si vanno convincendo che neppure con l'esplosivo nucleare l'impiego offensivo dell'Aviazione teorizzato da D. porterebbe alla sicura conquista del dominio dell'aria, perché non riuscirebbe subito ad impedire del tutto al nemico di volare con aeroplani o con missili, per lanciare il "second strike", cioè la bordata di risposta. Secondo alcuni sopravviverebbero sempre, in misura sufficiente, dei vettori nucleari nemici (in caverna,

10. *Ivi*, p. 127.



a bordo di sommergibili ecc.) da lanciare come ritorsione; in ogni caso, la questione è come minimo controversa, e non consiglia di edificare una nuova dottrina su "preconcetti" del tipo di quelli di D.

Per contro, l'impiego a massa dei missili nucleari nel tempo, sia pur opportunamente distribuito nello spazio, risulta più redditizio e più verosimile dell'impiego iniziale a massa dell'Aviazione teorizzato da D.: *missile non lanciato rischia d'essere missile perduto*, mentre l'impiego a piccole dosi e a scopo iniziale intimidatorio dell'arma nucleare farebbe eccessivo affidamento sulla possibilità di ottenere il collasso morale della popolazione (e quindi della *leadership* nemica). Se tale collasso non avvenisse immediatamente, la bordata di risposta potrebbe avere effetti catastrofici, sì che *"il promotore omeopatico del conflitto rischierebbe di essere il perdente"*.

Le circostanze nelle quali avviene l'impiego a massa dell'Armata Aerea teorizzato da D. sono ben diverse. Ammassata preventivamente sulle basi di partenza, costretta a evitare il pericolo di essere distrutta a terra, esposta alle avverse condizioni meteo e/o alla reazione nemica, essa rischia di far la fine della *"Invincibile Armada"* di Filippo II di Spagna nel 1588.

Secondo M. anche l'asserto douhetiano *"bisogna rassegnarsi alle offese che il nemico ci infligge per utilizzare tutte le risorse disponibili allo scopo di infliggere al nemico offese maggiori"* nell'era nucleare è soggetto a verifica. Con l'esplosivo molecolare era un assurdo, perché il nemico, ben sapendo che le nostre basi erano indifese, avrebbe potuto tempestivamente e impunemente attaccarle per impedirci di arrecargli un'offesa efficace. Con l'esplosivo nucleare non vi sarà neppure il tempo di *"rassegnarci"*, come voleva D.. Eppure, oggi non si rinuncia a intercettare i missili offensivi con missili antimissile, anche se tale difesa è assai più aleatoria di quella dei tempi di D., contro lenti aeroplani. Per quell'aliquota di missili che non sarà possibile intercettare *"il problema è soltanto di precedenza, restando almeno vero che 'prima bordata è mezza battaglia'. Ma chi oserà lanciarla, considerandone la catastrofica irrimediabilità?"*<sup>11</sup>.

In conclusione, per M. in tutti i casi sarà necessario occupare, con operazioni che potrebbero essere contrastate, il territorio nemico, anche mediante uno sbarco se tale nemico sarà oltremare o oltre oceano. Si può solo dire che tale contrasto sarà tanto minore,

quanto più la capacità operativa residua delle forze nemiche sarà ridotta.

In questo quadro, M. vuol dimostrare anche che *"l'arma nucleare ha capovolto il problema dell'alternativa della strategia che la Dottrina D. eludeva, considerandolo risolto con la guerra aerea terroristica contro gli inermi"*<sup>12</sup>. Lo ha capovolto, facendo emergere l'impraticabilità e letalità di un impiego operativo dell'arma nucleare di stile douhetiano, e al tempo stesso il pericolo di un'*escalation* dei conflitti convenzionali verso una guerra totale, fino a giungere all'impiego effettivo dell'arma nucleare. Anche volendo essere *"limitato"* e *"tattico"*, il ricorso a tale arma aprirebbe inevitabilmente la strada a un suo impiego su vasta scala che segnerebbe la fine per ambedue i contendenti. Infatti, secondo M.:

- il pieno impiego reciproco e simultaneo della bomba da parte degli USA e dell'URSS non solo li distruggerebbe entrambi, ma causerebbe la distruzione anche di molti altri Paesi. Quest'ultimi pertanto - alleati, neutrali o avversari che siano - quando gli avvenimenti minacciano di degenerare in uno scontro nucleare tendono a intervenire;
- è indispensabile adottare tutte le misure necessarie per evitare lo scoppio accidentale di una guerra nucleare;
- il Paese (o l'insieme di Paesi) che intende ricorrere alla guerra studia tutte le modalità per condurla senza armi nucleari e per impedire che si trasformi in uno scontro nucleare;
- al tempo stesso, però, tale Paese o insieme di Paesi coltiva la speranza di *attuare la guerra nucleare senza subirla*, perciò *"spinge gli eventi bellici sempre più verso una gravità (escalation o strategia graduata) che gli consenta di fare il salto del giaguaro. Della escalation fa parte il gradino più pericoloso, la cosiddetta 'bomba atomica tattica'. È un gioco funambolico"*;
- tali armi atomiche (chiamate *"tattiche"* per poterle includere nelle guerre convenzionali) fungono, in effetti, da innesco per una guerra nucleare piena, per due ragioni: perché la loro potenza trascende pur sempre il campo tattico, e soprattutto perché provocano nel nemico uno *choc* psicologico che lo rende timoroso di reagire troppo tardi, fino a provocare presto o tardi da parte sua il *first strike* nucleare;

11. Ivi, p. 129.

12. Ivi, pp. 129-135.



- solo una piccola guerra può essere mantenuta al livello convenzionale. Negli altri casi, quando per uno dei contendenti si profila la vittoria l'altro non può fare a meno di scatenare la guerra nucleare;
- per le caratteristiche stesse dell'esplosivo nucleare, non è possibile escludere dai bersagli di una guerra nucleare le città. È una *"menzogna oppiacea"* quella di alcuni Governi, i quali assicurano che anche i missili intercontinentali hanno ormai una precisione di puntamento tale, da rendere possibile colpire solo obiettivi militari. Una guerra di tipo convenzionale è l'unica che consenta di scegliere i propri bersagli solo fra le Forze Armate nemiche e le relative comunicazioni e strutture logistiche; se chi la conduce sceglie gli stessi bersagli della guerra nucleare, la rende per ciò stesso nucleare. Una guerra convenzionale può perciò prevedere l'*"offesa contro gli inermi"* solo in territori estranei a qualsiasi potenza nucleare, per breve tempo, a corto raggio e in misura moderata; in caso diverso, degenera in guerra nucleare.

In relazione alle predette considerazioni, secondo M., la proliferazione delle armi nucleari è inevitabile e inarrestabile. Questo perché anche un ridotto armamento nucleare pur non consentendo a uno Stato di prendere l'iniziativa di una guerra *consente di impedirla*, esercitando una funzione che al tempo del monopolio nucleare USA è stata definita *"deterrente"*, e che sarebbe più appropriato chiamare *"impedente"*. D'altro canto, un Paese che decide di dotarsi di un armamento nucleare confida di diventare in tal modo *"padrone del proprio destino"*, ma lo diventa effettivamente solo nella misura in cui il destino proprio è legato a quello degli altri. E se non si tratta di una potenza nucleare di prima grandezza, tale Paese sarà pur sempre indotto a aderire a un'alleanza. Per ultimo, anche per un Paese nucleare l'adesione a un'alleanza comporta generalmente una limitazione di sovranità. La *multilateralità* del possesso nucleare, infatti, garantisce la piena padronanza del proprio destino solo per il Paese la cui capacità nucleare è preminente: tutti gli altri sono subordinati.

Secondo M. sarebbe improprio attribuire una funzione difensiva all'armamento nucleare. Premesso che per *"difesa"* si intende un'azione di contrasto all'offesa in atto, se si reagisce a un attacco nucleare con una risposta nucleare si compie un'azione che non ha né carattere difensivo, né funzione protettiva, né effetto preclusivo: il danno non può essere evita-

to, nel migliore dei casi è reciproco. Ne deriva che la rinuncia di una Nazione all'arma nucleare o alla proprietà nucleare, non costituisce, eccetto che per le Potenze di prima grandezza, una condizione d'inferiorità: *"il Paese sprovvisto di armamento nucleare è invece più libero di quello che ha voluto possederlo. Qualsiasi offesa bellica contro questo Paese sprovvisto, epperò non minaccioso, farebbe sollevare a difesa tutte le Nazioni che non parteggiano per l'aggressione; e ciò non per generosità disinteressata, al contrario per il proprio interesse di non veder ingrandire un antagonista"*.

Le suddette considerazioni per M. valgono particolarmente per l'Italia, che anche facendo ingenti sforzi per dotarsi di un buon armamento convenzionale e nucleare non potrebbe resistere da sola a un'aggressione. Un armamento convenzionale è tuttavia utile, se non per vincere, per dimostrare la propria volontà di resistenza e indipendenza. Sarebbe però dannoso armarsi in misura superiore alle possibilità economiche del Paese, perché quel che si guadagnerebbe in armamento si perderebbe nell'indebolimento economico e morale: *"Disarmiamoci per essere forti, si può dire con un po' d'iperbole"*.

Va notato, a questo punto, che sostenendo implicitamente la necessità che l'Italia aderisca a un'alleanza, perché non potrebbe difendersi da sola da un'aggressione e ritenendo utile un apparato difensivo proporzionato alle sue possibilità economiche, M. cambia notevolmente atteggiamento rispetto alle precedenti tesi sulla convenienza di una neutralità disarmata per l'Italia e per l'Europa. Tuttavia, si preoccupa ancora di sottolineare gli inconvenienti dell'adesione alla NATO per l'Italia, senza peraltro descriverne con pari diligenza i vantaggi:

- *"si firma una cambiale in moneta variabile"*, la quale potrebbe scadere proprio quando, per naturale evoluzione, la situazione è mutata rispetto a quella che a suo tempo ha reso necessaria la firma della cambiale stessa;
- *"si rafforza l'Alleanza già forte, in modo che le pretese unilaterali di questo verso i terzi tendono a crescere, ossia nel modo che aumenta il rischio proprio a solo beneficio dell'alleanza"*;
- si è di conseguenza costretti ad *"ansiose petizioni di moderazione che la diplomazia non riesce a nascondere, nonostante l'euforia solidaristica dei comunicati post-convegno"*, che ottengono il solo risultato di infastidire l'Alleanza maggiore, creandogli ostacoli indesiderati;

– in caso di un conflitto (al quale si parteciperebbe in virtù degli obblighi assunti all'ingresso dell'alleanza, non per preferenza) si attirerebbe su di sé la prima offesa nemica, perché il nemico avrebbe interesse ad eliminare anzitutto i belligeranti più vulnerabili neutralizzando le basi nemiche.

Dopo aver elencato questi svantaggi M. non indica, però, soluzioni alternative (come ad esempio la neutralità sostenuta in passato); precisa solo che

*Non è mia intenzione, nonostante tutte le ragioni suddette, d'asserire che quello schieramento preventivo [cioè l'adesione alla NATO per essere garantiti da un'eventuale aggressione sovietica – N.d.C.] non dovesse essere fatto; assai più dubito che esistendo debba essere rinnovato. Dico però che mantenendolo non si deve ingannare il Popolo asserendo ch'esso è un vantaggio di cui dobbiamo essere riconoscenti all'Alleato. Bisogna dirgli ch'è un sacrificio, e illustrargliene la gravità, e chiederlo in nome di motivi ideologici, cui naturalmente soltanto una parte del Popolo aderisce, e la restante si ribella.*

Con questo approccio al problema della collocazione internazionale dell'Italia, il conclamato realismo di M. all'atto pratico si colora – come spesso accade – di utopia politica e militare. Come se la politica – e la strategia che ne deriva – fossero ricerca dell'ideale e delle soluzioni ottimali, non arte del possibile e, talvolta, inevitabile compromesso e presa di coscienza di una realtà che è quella che è, ivi compreso tutto ciò che deriva dalle esigenze della guerra psicologica allora in atto tra i due blocchi.

Nelle opere successive questa sorta di scetticismo atlantico di M. avrà anche importanti riflessi aeronautici, che peraltro al momento si limitano a un atteggiamento critico riguardo all'asserita, passata e presente preferenza della strategia degli Stati Uniti per la tanto deprecata "guerra agli inermi". Più in generale, anche se si potrebbe legittimamente affermare che ai miti pervicacemente coltivati da D. egli non fa che contrapporre propri miti non meno pervicacemente coltivati, la propensione di M. per la critica alla *communis opinio*, alle verità rivelate più o meno ufficiali, ai dogmi dottrinali, deriva da una filosofia, da concezioni analoghe a quelle dell'ignoto autore di versi collocati all'inizio del libro *Stalingrado* del generale tedesco Von Paulus, che M. riproduce alla fine della Parte seconda di *Guerra agli inermi*, dedicata appunto alla *Revisione dei valori* (s'intende: quelli douhetiani):

*Anche se ti sembra di aver capito una cosa dubita e non dar tregua.*

*Dubita di tutto ciò che sembra bello ed è vero: chiediti sempre: a quale scopo?*

*Non creder che una cosa sia soltanto buona, diritto non è diritto e storto non è storto.*

*Se per qualcuno un valore è assoluto chiedergli sottovoce: Perché?*

*La verità d'oggi può già mentir domani, segui il fiume da dove è ancora un ruscello.*

*Non t'accontentare delle singole parti, chiediti sempre: Da quando?*

*Ricerca le cause, collega e risolvi, usa guardare dietro le parole.*

*Se uno dice: Ciò è buono (o cattivo), chiedigli sottovoce: Per chi <sup>13</sup>?*

Si tratta, senza dubbio, di un condensato di sagge norme che aiutano a scoprire la verità, andando oltre i veli ingannevoli con la quale essa spesso si ammantava, magari per non sembrare troppo cruda e in tal modo risultare dannosa anziché utile: ma lo stesso M. non sempre riesce a rendere loro omaggio fino in fondo. Ciò avviene, ad esempio, quando presenta un quadro ottimistico, edulcorato e piuttosto parziale del successo della sua "tendenza all'assalto" nel dopoguerra <sup>14</sup>.

Trascurando completamente il ruolo fondamentale dei grandi bombardieri nella strategia anche convenzionale degli Stati Uniti e dimenticando d'un colpo ciò che ha sempre affermato – e affermerà anche in futuro – sulla tenace persistenza del legame tra Aviazione e guerra agli inermi, M. registra infatti con soddisfazione che dalla guerra di Corea in poi, sia pur sotto altro nome ("caccia-bombardieri", "aviazione d'attacco" ecc.) la sua aviazione d'assalto "ha avuto e ha il compito principalissimo", con sempre nuovi tipi di velivoli dalle prestazioni sempre maggiori, armati anche con bombe atomiche tattiche. Anche l'Aviazione imbarcata può dirsi d'assalto; a parere di M., le caratteristiche di tale Aviazione corrispondono pienamente a quelle da lui indicate nell'anteguerra dal 1926 in poi. Essa, a suo parere, ha un ruolo che va molto al di là del campo tattico delle forze di superficie, come del resto aveva già previsto nell'anteguerra; e anche la sua versatilità e adattabilità a diversi compiti corrispondono alle

13. *Ivi*, p. 212.

14. *Ivi*, p. 125.

previsioni dell'anteguerra. L'unico inconveniente è dato dal fatto che, sebbene tale Aviazione faccia ovunque parte integrante dell'Aeronautica, in alcuni Paesi essa porta il nome di Aviazione d'Assalto, ma in Italia no.

A tal proposito, M. ricorda di aver collaborato all'edizione 1936 della *Terminologia Aeronautica*, dove era inserita una corretta definizione di Aviazione d'Assalto, che però non compare più nell'edizione 1964 (anche se del Comitato compilatore di quest'ultima edizione faceva parte il generale Domenico Ludovico, già aviatore d'assalto). La *Terminologia* 1964 riporta solo la voce "Assalto aereo", per la quale rimanda all'altra "Attacco aereo", così definito: "attacco effettuato da mezzi aerei, specie contro obiettivi di superficie". Essa ha anche la voce "Caccia-bombardiere", definito "aereo che può essere impiegato sia per la caccia che per il bombardamento leggero", senza far notare che si tratta di un sinonimo di aeroplano d'assalto.

M. ne deduce, con amarezza, che la sua aviazione d'assalto non trova volutamente posto sulla *Terminologia* 1964. Questo anche perché mentre nell'edizione 1936 era inserita la voce "volo rasente" (correttamente definita "volo veloce a bassissima quota, caratteristico dell'aviazione d'assalto"), nel 1964 si parla invece di "volo radente", con la stessa definizione del 1936, nella quale si fa riferimento all'aviazione d'assalto. Alla voce "Aviazione", però, tra i vari tipi di aviazione non compare quella d'assalto: vi è invece la voce "aviazione da combattimento", indicata come "organizzata in modo particolare per appoggiare le forze terrestri in combattimento", espressione che M. giudica inesatta, perché con essa si è sempre inteso "da combattimento nell'aria".

Le sue considerazioni sul successo della formula dell'aviazione d'assalto nel dopoguerra non sono, però, convincenti come quelle di carattere terminologico, e appaiono vere e false nello stesso tempo. Esse non considerano che v'è una sostanziale differenza tra l'Aeronautica americana, che non ha mai rinunciato, neppure alle soglie del 2000, ai grandi bombardieri di concezione douhetiana, e le Aeronautiche delle medie potenze come l'Italia, nelle quali non l'aviazione d'assalto impiegata con norme dottrinali di concezione mecozziana, ma i caccia-bombardieri che ne riassumono le principali caratteristiche, sono l'Aeronautica *tout court*.

Riguardo al ruolo "tattico" o "strategico" delle forze aeree, anche in questo caso M. si guarda bene

dal distinguere tra l'ottica globale americana e quella delle potenze occidentali minori: per quest'ultime ciò che per gli Stati Uniti è "tattico", "di teatro" o "di scacchiere" è decisamente strategico. In termini ancor più concreti, non c'è dubbio che le forze aeree italiane facenti parte della V ATAF e quindi definite dalla terminologia USA e NATO come "tattiche", per il vertice politico-militare italiano hanno sempre avuto un ruolo strategico, perché evidentemente tale da influenzare l'esito delle guerre e/o dei conflitti nei quali l'Italia potrebbe essere impegnata (conflitti che nell'ottica della superpotenza possono invece essere "limitati" e "locali", e sono comunque sempre "di teatro").

Se a tutto questo si aggiunge la crescente incidenza strategica dei missili balistici che M. in *Guerra agli inermi* ignora, si arriva alla conclusione che i suoi giudizi sul successo della formula dell'aviazione d'assalto anche nel dopoguerra e nella guerra fredda risentono della ricerca di un eccessivo "continuismo" rispetto al contesto e alle tesi dell'anteguerra e forniscono solo uno spicchio della verità e della realtà: non la verità e realtà *tout court*.

Tanto più che M. alla constatazione del trionfo della sua aviazione d'assalto, per il momento non aggiunge uno studio approfondito delle forme e dei modi con cui si sta realizzando – o si dovrebbe realizzare – quella "cooperazione" tra forze aeree e forze di superficie che qui si limita a prevedere sempre più stretta. Eppure si tratta di una questione – chiave, con la quale egli stesso ha cominciato a fare i conti negli anni Trenta e con la quale farà ancor più i conti nelle successive opere che ora esamineremo.

In particolare, sul rapporto tra Aviazione e forze di superficie le idee di M. del momento non si discostano di molto da quelle del periodo della guerra, e come quest'ultime danno assai poca importanza alla differenza tra impiego tattico e strategico. Secondo M., se vuol imporre la propria volontà al nemico, la guerra deve come sempre occuparne il territorio e debellarne le Forze Armate:

*Ne consegue che nel campo politico-strategico ampiamente inteso, il tono fondamentale deriva dalle operazioni terrestri, alle quali non soltanto le operazioni aeree ma anche le operazioni navali sono in definitiva subordinate. Con l'assurda "guerra aerea a sé stante" che come sopra detto non ha da sola efficacia decisiva, l'Aviazione è messa in condizione di valere o (zero). Invece con la guerra concomitante (aria-terra-mare) l'Aviazione distrugge e conquista, purché le sue operazioni*



siano subordinate a quelle terrestri nel senso sopra detto [...]. L'Aviazione, operando in ragionata concomitanza, potenzia le altre forze armate e potenzia sé stessa; in tal modo essa distrugge e conquista<sup>15</sup>.

L'Aviazione – prosegue M. – deve operare in concomitanza perché con l'impiego del solo esplosivo molecolare distruggere non equivale a conquistare. Questo risultato potrebbe essere immediato solo con l'esplosivo nucleare, mentre con l'esplosivo molecolare, sarebbe tanto differito da poter consentire all'avversario riscosse, riprese e persino inversioni di fortuna.

\* \* \*

Con questi sommari accenni riteniamo esaurito l'esame del rapporto tra guerra fredda, arma nucleare e Aviazione in *Guerra agli inermi*. Gli attacchi a D., che rappresentano l'altro motivo dominante del libro, questa volta sono diretti sia contro le origini della sua "dottrina", sia al D. uomo e ufficiale. Secondo M., nessuno dei cardini di tale "dottrina" di D. è originale. L'idea dell'attacco alle basi aeree nemiche e delle azioni terroristiche sulle città è stata da lui ripresa dagli scritti del francese Clément Ader, e la predilezione per la violenza senza moderazione gli è stata suggerita dalle teorie del generale Ludendorff e dalla *teutonica ferocia*. Il suo principio "è maggiormente legittimo quello che è maggiormente utile" oltre ad essere riprovevole anche in guerra, non è di conveniente applicazione, perché il maggior rendimento dell'Aviazione si ottiene colpendo le Forze Armate nemiche e non le popolazioni. Se nell'ultima guerra avessimo applicato le idee di D., "avremmo subito una catastrofe ancora peggiore e anticipata, macchianoci d'un reato senza neppure ricavarne la paga".

In ogni caso, secondo M. le teorie di D., anche se da noi non applicate durante l'ultima guerra, hanno ugualmente danneggiato l'Italia, perché essendo quella dottrina pur sempre dovuta a un italiano, "ha costituito un alibi per feroci bombardamenti [anglo-americani] a nostro danno". Perciò M. critica aspramente quegli esponenti dell'Aeronautica che nel dopoguerra hanno esaltato D. presentandolo come "profeta inascoltato", e osserva ironicamente: "se fosse stato ascoltato, che cosa avremmo fatto? Avremmo tenuto ferma la Marina e tenuto l'Esercito a "resistere" come

il D. aveva suggerito? Nel frattempo avremmo bombardato Londra, Atene, Alessandria, il Cairo? (Parigi era già occupata). Avremmo in tal modo vinto la guerra? [...]. Il nemico aveva Aviazione, esercito, marina; avrebbe potuto un'Armata Aerea, anzi avrebbe potuto un complesso di Forze Armate come lo concepiva D., consentirci una vittoria di sorpresa?"

M. passa poi al setaccio la vita e la carriera di D. dal 1909 in poi, con il dichiarato intento di smitizzarne la figura e spiazzarne gli apologeti, anche per questa via togliendo credibilità ai suoi scritti. Chiari- sce però "di non avere, e non avere mai avuto, alcun sentimento ostile alla Persona di D."<sup>16</sup>, ma di voler solo compiere, a distanza di molti anni dalla sua morte, un'indispensabile indagine storica. Si deve ammettere che, aprendo questo nuovo fronte per la sua guerra, M. dà un contributo di qualche utilità per una biografia non agiografica e convenzionale di D., che peraltro non è ancora stata scritta<sup>17</sup>; ma le sue considerazioni non sono certo serene e distaccate, sono quelle di un avversario che fa di tutto per far emergere – e sottolineare anche oltre il dovuto – le pecche di D. e in particolare il comportamento dell'ufficiale di Stato Maggiore dell'Esercito D. durante la guerra 1915-1918.

Intento partigiano, se non denigratorio, indirettamente ammesso dallo stesso M., quando subito dopo aver affermato di non aver nulla di personale contro D., disapprova che "egli troppo spesso abbia utilizzato appoggi e relazioni sociali per forzare l'attuazione o almeno l'accettazione teorica di quelle idee, riuscendo così a neutralizzare obiezioni e resistenze legittime, responsabili ed anche autorevoli". Per giunta, sul carattere e sul profilo professionale di D., si preoccupa di esprimere subito delle riserve, senza preoccuparsi di esporre prima i fatti che le giustificano.

Per l'analisi della vita di D., in particolare delle vicende della sua carriera nel cruciale periodo dal 1910 al termine della prima guerra mondiale, M. si avvale soprattutto del *Diario critico di guerra* dello stesso D., degli *Scritti inediti* del Prof. Antonio Monti e delle *Profezie di Cassandra* del generale Gherardo

16. *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 181.

17. Siamo costretti a rimandare, in proposito, alla nostra biografia e bibliografia di D. in AA.VV., *Storia militare d'Italia 1796-1975* (a cura di Raimondo LURAGHI), Roma, Editalia 1990, pp. 89-99. La biografia è basata, tra l'altro, sul foglio matricolare di D.

15. Ivi, p. 334.



Pàntano<sup>18</sup>. Con una lettura critica di questi testi M. intende “immunizzare il lettore da certa letteratura militare celebrativa”, anche se il Monti e il Pàntano vorrebbero esaltare la figura di D.. Per tratteggiare la personalità del suo avversario M. si sofferma in particolare modo su due lettere di D. del 1916 riprodotte dal Monti<sup>19</sup>. In base a tali lettere

[Il lettore] vedrà che il D., benché da qualche Fedele chiamato “Grande Iniziato”, risulta talvolta un nevropatico; benché dai suoi apologisti presentato come un uomo... equestre, vi apparisce come un ambizioso... pedestre; benché dai suoi Discepoli considerato un Maestro, vi si dimostra invece un puntiglioso e querimonioso postulante. Quanto contrasto fra la statura dell'uomo Douhet e le magnifiche visioni d'Armatae Aeree rutilanti nel cielo nemico e dominatrici della Vittoria, presentateci dallo Stratega del terrore<sup>20</sup>!

Queste poche parole ben riassumono anche il giudizio generale di M. sul D. uomo e ufficiale, inevitabilmente influenzato e reso per nulla benevolo anche dal confronto con le proprie vicende personali. Contestualmente a tale giudizio M. tiene a far sapere, che, abituato fin dalla più giovane età a una vita dura, non ha mai chiesto raccomandazioni e favori, implorato indulgenze, recriminato contro colleghi, “e tuttavia, ritto sulle proprie due gambe e sulla propria spina dorsale, ha ingoiato ingiustizie”.

Più nel dettaglio, gli aspetti della vita e dell'opera di D. sui quali M. si sofferma sono i seguenti<sup>21</sup>:

- D. si è occupato per la prima volta di Aviazione nel 1909 [Errato: Nel 1910 - N.d.C.], “con entusiasmo, con facondia, dichiarandosi convinto che ad essa fosse riservato un grande avvenire; ma nei primi quattro anni ne scrisse in modo generico, propagandistico; poi cominciarono ad apparire espressioni di quel preconconcetto empirico, assiomatico e sintetico cui ho già accennato” [cioè la teoria del dominio dell'aria e la necessità di colpire le popolazioni civili - N.d.C.];
- i suoi scritti iniziali sono ispirati da notizie che gli giungono sullo sviluppo dell'Aviazione in Francia.

Nel periodo 1910-1913 viene a conoscenza del libro di Clément Ader *L'Aviation militaire* (1908)<sup>22</sup> e di un opuscolo francese di autore ignoto che si firma con “*Tre stelle*”, dal titolo *l'Armée de l'Air, sa prédominance, sa tactique*;<sup>23</sup>

- i due predetti scritti e il primo impiego dell'Aviazione nella guerra di Libia 1911-1912 lo convincono dell'avvenire dell'Aviazione. Ricorrendo alle sue conoscenze, riesce perciò a ottenere il Comando del battaglione aviatori (dal 1912 al 1914);
- al battaglione aviatori l'Ing. Gianni Caproni, suo dipendente, riesce a convincerlo delle possibilità del grande aereo da bombardamento che sta progettando, il cui sviluppo viene sostenuto da D. in tutti i modi e anche in contrasto con la prassi amministrativa regolare e con le direttive del Ministero della guerra. Ciò provoca il suo allontanamento dal comando del battaglione;
- secondo M. l'incontro con Caproni è “la determinante” della vita e dell'opera di D.. Nel corso della prima guerra mondiale, i progetti riguardanti gli effetti decisivi che potrebbe ottenere l'aviazione da bombardamento impiegata a massa, su vasta scala e in profondità e la necessità di costituire un'Armata Aerea interalleata capace di por fine rapidamente alla guerra sono inizialmente dovuti a Caproni e non a D.;
- sempre secondo M., D. è succube della forte personalità dell'Ing. Caproni, e diventa suo alleato nel promuovere presso le autorità politiche la costruzione in massa di grandi aeroplani da bombardamento;
- M. giudica il Caproni “uno degli industriali, progettista e costruttore di aeroplani, più benemeriti dello sviluppo in Italia dell'Aviazione militare; per la quale si prodigò con intelligenza vivace, con attività instancabile, con genialità di progettista brillante, con abilità industriale non comune”. Ma pur dichiarando di “non credere ad alcuna corruzione o persuasione pecuniaria, conseguita o tentata” (nei riguardi di D. o di altri), non approva la sua campagna per la guerra aerea anche contro i centri demografici e industriali nemici e per la costruzione di grandi aeroplani, anche se egli era solo un costruttore e

18. Cfr. Giulio DOUHET, *Scritti inediti* (a cura di Antonio MONTI), Firenze, Scuola di Guerra Aerea, 1951, e Gherardo PÀNTANO, *Le profezie di Cassandra*, Genova, Lang e Pagano, 1931.

19. Antonio MONTI, *Op. cit.*, pp. 204 e 210.

20. *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 200.

21. *Ivi*, capitoli II, IV, X e XII.

22. Ristampa 1990 a cura del Service Historique de l'Armée de l'Air francese.

23. Paris, Berger Lévrault, 1913.

- "la responsabilità delle idee sulla guerra (strategie, tattiche, logistiche ecc.) spetta ai Militari o semmai ai Politici"<sup>24</sup>;
  - il giudizio critico di Caproni su D., tuttavia, corrisponde nella sostanza a quello espresso dallo stesso M.<sup>25</sup>;
  - secondo M., nel corso della prima guerra mondiale D. ha dimostrato smodata ambizione e deficienti doti di carattere, con continue richieste e sollecitazioni ai superiori perché gli fosse dato senz'altro il comando dell'Aviazione, e facendo al tempo stesso presente, sia in vista della promozione a colonnello che di quella a generale, di non sentirsi idoneo al comando di un reggimento o di una brigata in guerra [fatto documentato dal libro del Monti - N.d.C.];
  - il memoriale che è costato a D. un anno di carcere non parla affatto dell'Aviazione (come invece sostengono taluni apologeti di D.), ma contiene solo severe critiche alla condotta della guerra terrestre;
  - l'atteggiamento critico nei confronti della condotta della guerra non giustifica il tentativo di D. di sottrarsi alle responsabilità di comando in guerra, perché molti altri ufficiali (anche in Francia) che non dividevano tale condotta hanno tuttavia combattuto valorosamente e sono morti;
  - in sintesi, l'essenza delle tesi di D. non è originale ma è da lui derivata da Ader, "Tre Stelle", Caproni e, nel dopoguerra, anche dal libro del Ten. Col. Natale Pentimalli *La nazione organizzata*<sup>26</sup>, dove si ritiene decisivo il binomio aereo-gas. La sua insistenza sulla "guerra aerea indipendente" è dovuta solo al desiderio di sottrarre l'Aviazione – che spera di comandare – al controllo dello Stato Maggiore dell'Esercito, con il quale è in pessimi rapporti.
- Le suddette interpretazioni di M. vanno accettate con parecchie riserve. Da escludere l'influenza di Pentimalli su D.: è sicuramente avvenuto il contrario. Il libro del Pentimalli è del 1922, quindi viene pubblicato dopo *La vittoria alata* (1919) e dopo *Il dominio dell'aria* (1921). Lo stesso può dirsi del libro del Ludendorff *La guerra totale*. È innegabile che Clément Ader, ancor prima della grande guerra, anti-

cipa parecchi concetti poi eretti da D. a fondamento delle sue teorie. Inoltre nella parte finale del libro *L'Aviation militaire* inserisce sette "temi" più un tema fondamentale (*thème de Paris*) che tutti li riassume. Specialmente ma non solo in quest'ultimo, si riscontrano parecchie analogie con gli argomenti esemplificativi trattati da D. sia nella prima opera del dopoguerra (*La vittoria alata*, 1919) sia nell'ultima (*La guerra del 19...* del marzo 1930, scritto pochi giorni prima della morte).

Sull'altro piatto della bilancia, occorre considerare che Ader dà grande importanza alle artiglierie contraeree e alle difese aeree, all'aviazione navale, alle portaerei, all'impiego controforze dell'Aviazione. Egli prevede anche la specializzazione degli aerei (da esplorazione, da combattimento, da bombardamento), mentre D. fino al 1913-1914 (incontro con Caproni) crede nell'aereo solo come mezzo di esplorazione, e in seguito sostiene la necessità di un grande aereo plurimpiego. Ader, infine, non afferma da nessuna parte che conviene dare priorità al bombardamento strategico "contro città" (e comunque non contro le Forze Armate nemiche), né accenna al ruolo sostitutivo dell'Aviazione nei riguardi delle forze di superficie, o a una strategia generale basata sul principio "resistere sulla superficie per fare massa nell'aria", strategia che a detta dello stesso D. gli è stata suggerita dall'esperienza (in negativo) della prima guerra mondiale, nella quale i contrapposti eserciti si sono dimostrati incapaci di condurre una guerra dinamica e decisiva, per risolvere rapidamente e quindi economicamente il conflitto.

Conclusione: nonostante le suaccennate analogie, i lineamenti fondamentali del libro di Ader rimangono assai lontani dalle teorie di D.. Non è però escluso, anzi è probabile che quest'ultimo abbia conosciuto il suo libro e le altre opere francesi alle quali accenna M.. Va anche registrato che, già durante la guerra 1914-1918 in Italia (Caproni) e all'estero si diffondono idee sul ruolo decisivo dell'aviazione da bombardamento, vista quale unico mezzo per abbreviare la guerra.

Come ben sa anche M. (che fa frequente riferimento nei suoi scritti ad autori stranieri e non pretende di aver "inventato" l'aviazione d'assalto), i grandi filoni di pensiero strategico hanno sempre percorso spesso e facilmente l'Europa. Strano perciò che gli sia sfuggito che in un poco noto articolo sulla *Rassegna Marittima e Aeronautica Illustrata* del 1920 D. si richiama esplicitamente non ai tedeschi e al Ludendorff, ma

24. *Guerra agli inermi...*, Cit., pp. 103, 232, 233.

25. *Ivi*, pp. 237-238.

26. Natale PENTIMALLI, *La nazione organizzata*, Roma, Tip. Società Centrale, 1922.

ai teorici francesi della *Jeune École Navale* capeggiata dall'ammiraglio Aube, che molto prima (intorno al 1880), avevano teorizzato il bombardamento navale (soprattutto a scopo morale) delle città costiere italiane. D., in particolare, cita a dimostrazione della validità delle sue tesi queste affermazioni: *"la guerra navale sarà ormai la guerra industriale [cioè contro i centri demografici e industriali costieri - N.d.C.], la guerra di corsa senza quartiere [...]. Non v'è ragione di rispettare una città qualunque - a maggior ragione una città prospera - più di una flotta commerciale. Incendiare i prodotti di un paese sulle sue navi o nei suoi porti, è la stessa cosa. Anzi, quest'ultima operazione ha sull'altra il vantaggio morale e materiale d'essere più decisiva"*.

Anche prescindendo dalla scarsa aderenza di parecchi riferimenti di M., due fatti sono certi: che l'intelligente utilizzazione del materiale di studio e di ricerca già disponibile è merito primario di qualsivoglia studioso che voglia sviscerare un argomento (con obbligo, però, di citarlo) e che nessuno come D. negli anni Venti ha saputo dare forma organica e compiuta a idee che - peraltro in forma parziale e embrionale - già circolavano in Europa. Se D. non ha fatto che plagiare Ader o altri, come mai le sue teorie anche all'estero e nella stessa Francia hanno riscosso e riscuotono tanto interesse? Eppure si tratta di un autore italiano, cioè appartenente a una Nazione che, da quando esiste come tale, non ha quasi mai potuto consacrare con le baionette vittoriose la qualità del suo pensiero militare.

Non c'è dubbio che il contatto e il sodalizio con Caproni è determinante per il pensiero di D. e che - come sempre accade - le sue idee avevano dei sottofondi industriali, cosa che avviene peraltro per quella dello stesso M., fino a spingere quest'ultimo, come si è visto, a negare di avere preferenze... pelose per l'aereo da bombardamento leggero SVA, costruito da una ditta rivale di Caproni. Ma perché non ammettere che fra i due vi fosse semplicemente una sostanziale concordanza sul futuro ruolo del grande aereo da bombardamento, cosa peraltro confermata - e non smentita - dalla storia fino a oggi? È forse un fatto raro, e/o sospetto? M. vuol dimostrare che Caproni avrebbe definito D. un visionario, un sognatore ecc.: ma anche ammesso che ciò risponda a verità, rimane il fatto che sogni (e forzature propagandistiche) a parte, D. ha visto giusto nel sostenere il futuro del bombardamento strategico e che su questo punto c'era concordanza tra i due, cosa da non giudicare maliziosamente.

Piuttosto M. sbaglia - come molti altri scrittori aeronautici - indicando il 1909 come data dei primi scritti di D., che invece inizia a scrivere di aeronautica nel 1910, con un articolo sulla "Rivista Militare"<sup>27</sup>. Inoltre M. non considera un fatto importante, finora stranamente ignorato anche da tutti gli apologeti di D.: che nei suoi primi scritti del 1910 D. non crede affatto all'impiego dell'aeroplano come mezzo da bombardamento e addirittura giudica una fantasia e un'inutile barbarie il bombardamento delle città (già ritenuto possibile, fin da allora, da Gabriele D'Annunzio)<sup>28</sup>. Questo perché al momento, sbagliando, prevede che l'aeroplano non possa, in futuro, aumentare di molto il peso trasportato, pertanto ritenendolo idoneo solo all'esplorazione. Ciononostante, non può essere condiviso il giudizio riduttivo di M. sui primi articoli di D.. Da essi appare chiara l'importanza determinante del dominio dell'aria, dell'aeroplano come macchina da guerra (sia pure solo per l'esplorazione e per il combattimento contro mezzi simili) e la necessità di privilegiare l'aeroplano rispetto al dirigibile, da D. giudicato - con rara preveggenza e contro la *communis opinio* - troppo vulnerabile come macchina da guerra, sia nei riguardi delle difese contraeree (al tempo già si progettano cannoni mobili per la difesa contro dirigibili), sia nei riguardi dell'aeroplano.

Riguardo ai particolari sul comando del battaglione aviatori e sulle vicende personali di D. nel corso della prima guerra mondiale sottolineati da M., si deve ammettere che secondo i normali canoni disciplinari il comportamento di D. è stato censurabile, così come è stato a volte censurabile l'indirizzo dato da M. alla "Rivista Aeronautica" dopo il 1945. E *de hoc satis*: non ci permettiamo altre critiche o giudizi generali in merito. Diciamo solo che sia D. che M. sono stati due uomini d'eccezione, ai quali la pur necessaria disciplina stava inevitabilmente troppo stretta, anche se si trattava di disciplina di guerra o della guerra fredda. Ambedue quindi (lo aveva capito anche Balbo nei riguardi di D.) potevano dare - e hanno dato - il meglio di sé non in quel ruolo di primattori, di protagonisti attivi della vita delle istituzioni aeronautiche al quale pur aspiravano, ma in un modo solo: limitandosi a scrivere di Aviazione. Su questo, e solo su questo, vanno giudicati.

27. Ferruccio BOTTI - Mario CERMELLI, *La Teoria della guerra aerea...*, Cit., p. 46.

28. *Ivi*, pp. 47-48.

Si deve aggiungere che in *Guerra agli inermi* M. avrebbe fatto meglio a non occuparsi di politica e a non preoccuparsi troppo dei grandi problemi e dei destini dell'umanità, limitandosi a trattare i destini dell'Aviazione, argomento sul quale non temeva confronti: detto questo, le angolature che maggiormente nuocciono al libro sono l'acrimonia, la passionalità, i personalismi, le fobie dell'autore, la sua mancanza di serenità e distacco. Se si guarda, però, alla vita solitaria di quest'uomo ormai anziano, alle

prove e alle delusioni che ha dovuto sopportare, serenità e distacco non possono essere pretesi; si deve solo rimpiangere che, a tutto vantaggio del pensiero aeronautico italiano, M. non li abbia posseduti e, per il resto, constatare che nonostante le mende prima doverosamente riscontrate, la sua figura anche grazie a *Guerra agli inermi* ha lasciato un segno importante e aperto nuove prospettive.

(F. B.)



## II – AQUILA ROSSA – DIRETTIVA (1969)

Con questo nuovo libro, di dimensioni contenute (221 pagine) e pubblicato anch'esso dalla Libreria dell'Orologio a sue spese, M. intende approfondire, confermare ed estendere con più puntuali riferimenti alla situazione del momento i punti di vista già esposti in *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*.

La premessa inizia con queste parole, che ancora una volta testimoniano la vastità del materiale accumulato da M., vastità che lo costringe ancora a una scelta degli scritti da pubblicare, lasciandone tanti altri inediti nella famosa "cassapanca":

*Questo lavoro è la prima parte d'un complesso più vasto che l'autore, per ragioni personali le quali non importa precisare qui, ha dovuto frazionare in tre parti al fine di assicurare che almeno la prima potesse essere pubblicata tempestivamente. Questa è, dentro qualche limite, la sintesi delle altre due, perciò ha per sottotitolo "Direttiva".*

Va sottolineato il sottotitolo di "Direttiva", perché nonostante il riferimento a *Guerra agli inermi* non si tratta di una semplice "variazione sul tema", di un lavoro complementare, di concetti accessori e derivati. Questa volta M. intende sollecitare da parte delle competenti autorità aeronautiche (le sole, a suo parere, qualificate a farlo) la compilazione e la pubblicazione di una "dottrina di guerra della Forza Aerea Italiana", della quale suggerisce i lineamenti essenziali, basati sul rifiuto della "guerra agli inermi" di douhetiana memoria, ma anche sulla necessità di evitare ogni subordinazione dell'aviazione alle forze di superficie e sul rifiuto dei cittadini di lasciare ai governanti l'arbitrio di condurre senza limitazioni le operazioni, che ha portato a crimini come il bombardamento alleato di Dresda. Per raggiungere questi obiettivi, occorre che "l'opinione pubblica intervenga in modo perentorio e decisivo", e che ciascuno agisca nei limiti che il suo stato gli consente. Di qui il motto più volte ripetuto nel testo, e riprodotto in vistoso carattere rosso su una fascetta che avvolge il libro: "Non basta leggere, bisogna agire"<sup>29</sup>.

L'indicazione dei lineamenti essenziali di una dottrina della guerra aerea e la definizione dei criteri che dovrebbero regolare i rapporti tra Aviazione e forze di superficie sono due argomenti nuovi. In merito, va ricordato che M. compila una "Direttiva 1967" e una "Direttiva 1968" rimaste inedite, che tuttavia invia ai Superiori: *Aquila Rossa* ne recepisce dunque i principali contenuti.

Un altro aspetto innovativo che va subito notato è quello del linguaggio. Anziché parlare di *Aeronautica*, M. introduce il nuovo termine "Forza Aerea", accompagnato dall'aggettivo limitativo "Italiana". Tale termine sottintende sia l'angolatura prettamente nazionale delle sue tesi, sia il concetto che egli ha del rapporto tra aereo e missile e tra armamento nucleare e convenzionale, traendo anche da questo una delle innumerevoli ragioni per opporsi alle teorie douhetiane. Si preoccupa, infatti, di chiarire che

*Non scriviamo mai 'Aeronautica', denominazione anacronistica perché l'originaria commistione di dirigibili e aeroplani non esiste più; scriviamo quasi soltanto 'Aviazione' perché di essa soprattutto ci occupiamo, sebbene la Forza Aerea o Forza Armata dell'Aria a nostro parere debba comprendere anche alcuni tipi di missili superficie – superficie, come qui precisiamo<sup>30</sup>.*

A parere di M. sia il velivolo (aeroplano o elicottero) che i missili sono vettori d'arma entro certi limiti *intercambiabili e complementari*, cioè *assimilabili* prima di tutto per l'offesa; esiste poi un terzo tipo di armamento (il satellite o *missile orbitale*). Il tipo di missile assimilabile al velivolo è quello a gittata intermedia, tenendo presente che l'assimilabilità fra velivolo e missile è limitata da tre differenti caratteristiche dei due sistemi d'arma:

- a) le basi missilistiche sono meno facilmente individuabili di quelle aeree;
- b) il velivolo è assai più vulnerabile del missile alle difese aeree;

29. *Aquila Rossa*, Cit., p. 34.

30. *Ivi*, p. 94.

c) il missile è meno preciso dell'aereo, quindi se si tratta di colpire obiettivi di vaste dimensioni (città) la preferenza dovrebbe andare al missile, mentre all'aereo sarebbero riservati obiettivi di più ridotte dimensioni [*questo valeva, naturalmente, per gli anni Sessanta: oggi questa differenza non sussiste più* - N.d.C.].

Dal fatto che velivoli e missili sono intercambiabili e complementari deriva, per M., la necessità che secondo un principio organico generalmente accettato essi dipendano da una stessa autorità, tenendo però presente che tale principio nel caso specifico ammette due eccezioni: i missili a lunga gittata con elevata potenza nucleare unitaria [*cioè intercontinentali* - N.d.C.] vanno considerati come costituenti una quarta Forza Armata a sé (la "Forza Missilo-nucleare"); i missili a corta gittata campali, usati dall'Esercito e dalla Marina nel combattimento contro le Forze Armate similari, devono fare parte integrante delle stesse forze di superficie<sup>31</sup>.

Queste considerazioni per M. hanno un preciso sottofondo pratico: nessun punto della nostra costa adriatica è distante più di 200 Km dall'ostile costa adriatica orientale, e nessuna città peninsulare d'Italia, fino al meridiano di Milano, è distante più di 450 Km dalla predetta costa. È vero anche il contrario, però con la non trascurabile differenza che nessuna città del retroterra adriatico orientale è popolosa ed economicamente importante come le corrispondenti città italiane; perciò

*I sostenitori della necessità di offendere i vasti obiettivi (città) sbagliano almeno per un motivo italiano (come sbagliarono fin dalla 1ª e dalla 2ª guerra mondiale), giacché all'Italia meno che a qualsiasi altra Nazione conviene che la scelta degli obiettivi cada sulle città.*

Per il momento, la dialettica aereo-missile (o, se si preferisce, guerra aerea/guerra aerospaziale o spaziale) non trova ulteriore sviluppo: dal punto di vista aeronautico, il motivo saliente del libro - e di maggiore interesse nostro - è piuttosto il rapporto tra Aviazione e forze di superficie, che M. non senza qualche forzatura vuol collegare al grande e controverso problema della guerra e della pace nel clima della guerra fredda.

Per M. la nuova dottrina deve fondarsi su un concetto di guerra diverso da quello del passato, dove trovino piena applicazione i principî costituzionali e che perciò escluda in modo netto e inequivocabile - non può essere una sorpresa - la "guerra agli inermi"

e la "guerra ideologica", ammettendo solo (come vuole la Costituzione) la guerra per la difesa della Patria comune. Infine, essa deve tener conto, nei rapporti con le altre Forze Armate, dei principî più volte da lui enunciati, che qui sono approfonditi per la prima volta in modo estremamente polemico *anche nei riguardi delle forze di superficie* e non solo dei douhetiani.

Ne consegue che la materia trattata si articola in tre parti ben distinte, che però nel testo - palese frutto di un assemblaggio di appunti - non sono nettamente separate, dando così origine a frequenti interpolazioni e ridondanze:

- una parte a sfondo più politico-sociale (e morale) che militare;
- una parte di più diretto interesse strategico e aeronautico, nella quale ai soliti attacchi a D. si aggiunge una serrata e implacabile critica al ruolo dell'Aeronautica al momento previsto dalla dottrina dell'aerocooperazione di derivazione NATO, aprendo così un vero e proprio nuovo fronte;
- un'ultima e ridotta parte nella quale, sulla base della critica precedente, si indicano i criteri che dovrebbero ispirare la nuova dottrina dell'Aviazione italiana.

Poco da dire sulla prima parte, nella quale M. riprende le poco felici sue idee del periodo 1945-1953 (Cfr. Parte I), concordando con le posizioni neutraliste e contro l'unità politica e militare europea del generale De Gaulle (da lui esplicitamente citato e lodato).

In questo quadro, a parere di M. la ratifica del trattato di non proliferazione nucleare non corrisponde ai nostri interessi nazionali. Lungi dall'assicurare la pace, tale trattato sancisce solo il predominio delle potenze maggiori, impedendo alle medie potenze come l'Italia di possedere e impiegare - esclusivamente per la propria difesa e solo contro le Forze Armate dell'eventuale aggressore - quelle bombe atomiche "ridotte" (M. evita di proposito di chiamarle tattiche) che servirebbero a impedire la guerra anche tra di esse, così come gli armamenti atomici di potenza e gittata maggiore impediscono un catastrofico scontro tra grandi potenze (si noti il cambiamento di opinione rispetto a *Guerra agli inermi*, dove M. sostiene che le bombe atomiche "tattiche" oltre ad essere, in realtà, strategiche sono pericolose, perché il loro impiego in Europa innescherebbe inevitabilmente un conflitto mondiale ai massimi livelli).

Peraltro, nonostante le sue critiche, almeno alla fine del libro M. implicitamente ammette la mancanza di alternative all'adesione dell'Italia alla NATO e

31. Ivi, p. 94.

l'utilità della stessa Alleanza, riconoscendo che "può essere utile che perduri l'«alleanza difensiva» dalle (ipotetiche) concupiscenze orientali", purché si modifichino gli Articoli 5 e 6 del trattato del Nord-Atlantico e la composizione dello SHAPE<sup>32</sup>.

Le ragioni del suo atteggiamento critico nei riguardi dell'Alleanza vanno ricercate prima di tutto nelle negative ricadute sul ruolo dell'Aeronautica italiana, che a suo parere inevitabilmente ne derivano. Egli osserva che la NATO non è un'alleanza di tipo tradizionale, nella quale ciascun membro possiede un'Aviazione con tutte le componenti (da offesa, da difesa, ecc.) e quindi è in grado di condurre autonomamente le operazioni strategiche o tattiche che ritenga necessarie e possibili: a tutto vantaggio della potenza dominante è invece un'alleanza *integrativa*, che rende detta potenza dominante la sola in grado di condurre determinati tipi di missioni, di fatto relegando le altre Forze Aeree in un ruolo subalterno (in una parola: in quel ruolo tattico che M. ritiene mortificante per l'Aviazione).

Tale caratteristica *integrativa*, perciò, a parere di M. sarebbe la causa primaria di una "parzializzazione e frammentazione ancillare [rispetto alle forze di superficie]" della Forza Aerea Italiana, che non riguarda solo le forze materiali ma anche il criterio d'impiego delle forze stesse. Quest'ultimo "è ormai quello stabilito dall'Alleanza Maggiore per la NATO, in tal modo che nessuna simulazione di deliberazioni collegiali può nascondere tale realtà"<sup>33</sup>. Parte da questa constatazione di fondo la critica di M. alla vigente regolamentazione sulla cooperazione aeroterrestre, con particolare riguardo alle Circolari 7000 dello Stato Maggiore Difesa *La cooperazione aeroterrestre* - Ed. 1951 e dello Stato Maggiore Esercito n. 5065 *Memoria sommaria sui principali elementi della regolamentazione americana per la cooperazione aeroterrestre* - Ed. 1953.

M. accusa di "collaborazionismo" gli ufficiali dell'Aeronautica che, insieme con quelli dell'Esercito, hanno fatto parte della Commissione incaricata di elaborare i concetti di base della predetta Circolare 7000. Essi avrebbero anzitutto dovuto far presente al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica del tempo "la necessità e l'urgenza che prima di formulare una dottrina interforze, l'Aviazione avesse formulato e

*promulgato una propria dottrina, naturalmente non trionfalistica e indipendentista [come quella di D. - N.d.C.], bensì accordabile con la prevedibilissima dottrina dell'Esercito [basata, secondo M., sulla preminenza del sostegno dell'Aviazione alle operazioni terrestri - N.d.C.]*"<sup>34</sup>.

Secondo M., i predetti ufficiali dell'Aeronautica hanno accettato dei principi pregiudizievole per l'avvenire della Forza Armata per due ragioni essenziali: perché hanno ritenuto che la dottrina di D. - inconciliabile con l'aerocooperazione - "fosse un ideale da coltivare nella teoria ma da accantonare (almeno per l'Italia) nella pratica, e soprattutto perché hanno constatato che, per effetto dell'Alleanza Atlantica, le nostre forze aeree e navali erano ormai diventate soltanto 'un frammento' del complesso delle forze NATO, ossia non più una forza totale capace di un'operazione totale (nel teatro d'interesse nazionale) affiancata alle forze degli altri Paesi alleati, invece propriamente un elemento integrato nella NATO"<sup>35</sup>. In tal modo, alle forze aeree italiane veniva affidato con preminenza assoluta il compito del *concorso campale* alle operazioni di superficie, mentre le operazioni offensive di tipo douhetiano erano affidate in esclusiva alle forze aeree USA. Per i predetti ufficiali, quindi, non si trattava tanto di rinnegare la dottrina di D., ma di delegarla ad altri.

Detto questo, M. riconosce che le due Circolari prima citate e altri non meglio specificati documenti riservati NATO non negano l'importanza delle operazioni aeree nel campo d'azione esclusivo dell'Aviazione:

*Senonché moltissimo più numerosi e più impegnativi sono (ed è ovvio) i paragrafi degli stessi documenti che parlano d'appoggio diretto, di concorso sul campo; che moltiplicano le occasioni, le richieste, le prenotazioni, perfino i "crediti di missione", le esigenze (talune del tutto artificiose, irrealizzabili, improduttive) per legare l'Aviazione a missioni che dichiarano di non voler essere "a spizzico" ma sono in realtà frantumatrici, disperditrici, logoratrici, delle costosissime e scarse forze aeree. Quella che ne deriva può chiamarsi la dottrina frazionista e ancillare. Cosicché per quelle operazioni aeree che (non noi soltanto) giudichiamo preminenti, non rimangono più né efficienze né tempo a disposizione*<sup>36</sup>.

32. *Ivi*, p. 186.

33. *Ivi*, p. 173.

34. *Ivi*, p. 14.

35. *Ivi*, p. 16.

36. *Ivi*, p. 15.



M. non condivide nessuno dei principi-base della Circolare 7000: la dipendenza delle Forze aeree dal Comandante (terrestre) di Scacchiere, l'affiancamento (della Forza Aerea tattica al Gruppo di armate; di aliquote della Forza Aerea Tattica ai Comandi di armata) e la collegialità (che consiste nell'affidare a un organismo misto, formato da ufficiali delle due Forze Armate, la pianificazione e il controllo dell'impiego dell'Aviazione). A suo avviso, con i numerosi organi dell'aerocooperazione previsti ai vari livelli "si è creata una vera burocrazia campale la quale provocherà nella pratica della guerra un cumulo di ritardi, di contrattempi, d'incongruenze e di palleggiamenti delle responsabilità"<sup>37</sup>. A ciò si aggiunga che il sistema collegiale all'atto pratico rende sterili e inutili le eventuali obiezioni dei rappresentanti dell'Aviazione, visto che se i Comandi affiancati non raggiungono un accordo, la decisione spetta al Comandante dello Scacchiere, il quale appartiene sempre all'Esercito e quindi decide con ottica "terrestre" [questo è vero; ma potrebbe avvenire anche il contrario, cioè che un comandante aeronautico decidesse con ottica troppo "aeronautica". Oltre che in una opportuna rotazione dei comandanti di Forze Armate diverse, il vero problema sta nella preparazione interforze dei Quadri - N.d.C.]

Non basta: secondo M. l'applicazione estensiva che al momento viene fatta delle norme per il concorso aereo e l'aerocooperazione è tale da far venire addirittura meno, per l'Aeronautica, le prerogative tipiche di una Forza Armata, che sono indispensabili per assicurarne il miglior rendimento. Egli elenca puntigliosamente tali prerogative, con una visione molto "allargata" nella quale insiste particolarmente sull'"omogeneità ambientale" (i mezzi che operano immersi nel mare sono della Marina, quelli che operano poggiando sulla terra dell'Esercito, quelli che operano nell'aria sono perciò dell'Aviazione), sull'autonomia organica, la dipendenza operativa accentrata, "la scelta dei propri armamenti, la cognizione esplorativa per la selezione e scelta dei propri obiettivi, la scelta dei propri metodi; la scelta della preminenza, priorità, preferenza da attribuire ai propri impegni; la scelta della tempestività delle proprie operazioni".

La deroga da qualcuno dei predetti punti (come nel caso degli aerei leggeri e elicotteri) è un errore, anche perché sveglia nell'Esercito e nella Marina appetiti in crescendo, danneggiando l'impiego dell'Aviazione nel

campo aereo esclusivo: "Si è così aperta la strada a nuovi appetiti: fra poco l'Esercito e la Marina chiederanno di far propria anche un'aviazione di gettosostentazione, ossia fatta di aeroplani capaci di decollare da fermi e perfino di decollare in breve spazio (VTOL e STOL). Che argomentazioni avremo da opporre?"<sup>38</sup>.

Oltre ad obbligare l'Aviazione a dotarsi di velivoli di rendimento incerto (e comunque inferiore a quello dei mezzi più avanzati) come sono gli aerei VTOL e STOL, la dottrina dell'aerocooperazione sempre a parere di M. provoca molti altri inconvenienti: spinge l'Aviazione ad adottare schieramenti avanzati e "sottomano" solo per aderire meglio all'azione delle forze terrestri, incoraggia l'abitudine dei Comandi terrestri ad inoltrare continuamente "petulanti" richieste d'intervento, contribuisce a "defaticare, logorare, polverizzare l'Aviazione", facilitandone il controllo da parte dell'Alleato Maggiore...

Il principio dell'omogeneità ambientale va sempre rispettato: "sono armi proprie dell'Esercito e della Marina solo quelle campali", cioè che operano sul campo, contro la presenza e la reazione della forza armata simile. Riguardo alle dipendenze, il fatto che solo con l'occupazione del territorio da parte del Fante sia possibile imporre la propria volontà al nemico non giustifica la dipendenza dalla Fanteria delle altre Armi dell'Esercito, e delle altre Forze Armate dall'Esercito.

Oltre alla regolamentazione sull'aerocooperazione, per M. c'è un altro fattore interno che impedisce un corretto impiego dell'Aviazione: la costituzione, nel dopoguerra, di un unico Ministero della Difesa e di uno Stato Maggiore della Difesa, che giudica dovuta a secondi fini di puro carattere politico (come l'esigenza di controllare meglio politicamente le Forze Armate) ma non a ragioni di efficienza militare:

*La realtà è che il parlare di unificazione delle Forze Armate è stato sempre un inganno a carico dell'Aviazione. L'Esercito non si sogna neppure di unificarsi con la Marina (né la Marina di farsi unificare), perché v'è una "contraddizione che nol consente" costituita dall'omogeneità ambientale. Ma tutte e due hanno sempre voluto e vogliono unificare a sé stesse un'aliquota delle Forze Aeree, avocarne la maggiore quantità, con un residuo autonomo zero: ciò fin dove possibile organicamente, altrimenti soltanto per l'impiego. In tal modo, come vedremo meglio poi, la Forza Armata dell'Aria non esiste più se non per l'uniforme e per i ruoli: ma è troppo poco*<sup>39</sup>.

37. Ivi, p. 107.

38. Ivi, p. 103.

39. Ivi, p. 171.



Su questo punto M. imputa proprio a D., da lui altrove presentato come acceso fautore dell' *"indipendenza"*, di avere a suo tempo sostenuto un Ministero unico e uno Stato Maggiore unico della Difesa. E all'obiezione che negli organismi interforze parecchie cariche sono state affidate a ufficiali dell'Aeronautica di grado elevato, risponde che questo provvedimento serve non a far sentire la voce degli aviatori ma a tacitarli, magari con *"memoriali"* che se rispondono ai desideri del vertice vengono presi in considerazione, altrimenti messi agli atti.

A un sistema politico-militare che – con notevoli forzature e calcando i toni – vede costruito interamente e intenzionalmente a danno dell'Aviazione, M. contrappone proprie idee *"alternative"*, che – come sempre – non costituiscono una novità assoluta ma sono il completamento e l'adattamento di talune sue vecchie convinzioni, peraltro con accentuazione della ricerca di un'autonomia delle forze aeree, che almeno su questo punto lo rende emulo del suo eterno avversario D.

Questa autonomia viene da lui perseguita – cosa che non fa mai D. – prima di tutto nell'organizzazione del vertice delle Forze Armate in pace e in guerra, con idee che anche in questo caso non sono nuove e nemmeno originali, perché nella sostanza rispecchiano un diffuso timore della Marina e dell'Aeronautica di essere fagocitate dall'Esercito, e la conseguente preferenza di ambedue le Forze Armate per un'organizzazione collegiale (che trova sbocco con la legge 8 marzo 1868 n. 200, istitutiva di un *"Comitato dei Capi di Stato Maggiore"* con ampi poteri definiti nel 1972, e tali da limitare, all'atto pratico, quelli che il decreto n. 1477 del 1965 assegnava al Capo di Stato Maggiore della Difesa)<sup>40</sup>.

In particolare, per il tempo di pace M. propone *"un triumvirato 'au pair' svincolato dalla subordinazione di grado e di carica, presieduto dal coordinatore della Difesa"*, con i tre vertici di Forza Armata *"collegati soltanto, collegialmente, ai fini dello studio e della preparazione della guerra"* [chi decide in caso di divergenze assai prevedibili, senza un unico Ministro? Su questi punti fondamentali M. non è chiaro: osserva solo che la mancanza di un Ministro di Forza Armata al momento impedisce di far giungere la voce della Forza Armata

stessa al Parlamento, o almeno al Consiglio dei Ministri, perché i Sottosegretari non contano – N.d.C.].

Con la soluzione proposta (che – per inciso – rispecchia quella della guerra 1940-1943, i cui risultati sono purtroppo noti) dovrebbero essere *"concordate"* fin dal tempo di pace (e se non si raggiunge l'accordo?) la dottrina interforze, le dottrine di Forza Armata e la rispettiva preparazione, per passare poi, in tempo di guerra, allo Stato Maggiore generale *"cui sovrasti il Comandante Supremo, diciamo supremo a tutti ed estraneo a ciascuna delle FF.AA. stesse, supremo a tutti gli effetti, specialmente a quelli operativi"*<sup>41</sup>. (M. allude forse a un civile, a una carica politica, visto che deve essere *"estraneo"* a tutte e tre le Forze Armate?).

Nel campo dottrinale, M. riscontra la necessità di destinare all'*"aerocooperazione"* (termine che ormai guarda con sospetto riferendolo al linguaggio tendenzioso dell'Esercito, anche se di *"cooperazione"* egli stesso parla spesso, in chiave antidouhetiana, fin dagli anni Venti) *"lo spazio e il tempo che giustamente le appartengono"*, nel contempo mettendo però bene in evidenza che l'Aviazione deve avere il compito preminente di battere gli obiettivi situati al di là delle forze nemiche di superficie (terrestri e navali) impegnate in combattimento, che sono anche i più redditizi per l'azione delle stesse forze di superficie. Inoltre, occorre sfruttare l'elevata flessibilità delle forze aeree (che la Circ. 7000 vuole rigidamente affiancate alle forze terrestri di ciascun scacchiere) impiegandole, all'occorrenza, anche in scacchieri diversi e per compiti diversi.

M. puntualizza, poi, che il primo passo del ripristino delle prerogative di Forza Armata deve essere il rifiuto dell'aggettivo *"tattica"* (*"Forza Aerea Tattica"*), che condiziona negativamente i rapporti fra le Forze Armate, a tutto svantaggio dell'Aviazione. Non è vero che le Grandi Unità di cacciabombardieri (ossia di aviazione d'assalto) non sono capaci di operazioni strategiche: un solo cacciabombardiere moderno può portare una bomba atomica da almeno 50 kiloton, che dunque anch'essa non deve essere chiamata tattica. E poiché gli obiettivi più convenienti si trovano nel campo d'azione esclusivo aereo, l'Aviazione *"potrebbe con la propria intraprendenza, con la propria iniziativa e naturalmente con costanti criteri di concomitanza operativa (e sempre nel quadro delle direttive del Comando Supremo) decidere da sola, in base alle*

40. Sull'evoluzione del vertice della Difesa dopo il 1945 Cfr. Ferruccio BOTTI, *Evoluzione dello Stato Maggiore Generale (poi della Difesa) dal 1945 al 1997*, in "Informazioni della Difesa", n. 6, 1998.

41. *Aquila Rossa*, Cit., p. 171.

*proprie possibilità, in base alla situazione del contrasto aereo, in base alle condizioni meteoriche e geografiche ecc.*", autonomamente scegliendo il tipo di missione da effettuare. In questo caso, le "interferenze" delle forze di superficie (sotto forma di accordi, deliberazioni collegiali interforze, ecc.) sono solo "ingombranti, ritardatarie, e nel migliore dei casi superflue".

La tesi che l'Aviazione deve avere la possibilità di scegliere da sé i suoi obiettivi, senza bisogno di collegamenti operativi molto stretti con le forze di superficie, non è nuova, e risale agli anni Venti (Cfr. Vol. I, Parte I, Cap. XX, p. 97). Va comunque notato che in questo momento M. lega tale possibilità solo agli interventi nel campo d'azione esclusivo dell'Aviazione, cioè al di fuori del raggio d'azione delle forze di superficie. E negli altri casi, visto che, a suo giudizio, le forze nemiche non a contatto, non sono gli unici obiettivi convenienti per l'Aviazione? In merito, M. fornisce una precisa classificazione dei possibili obiettivi, con indicazioni sulla loro importanza che indirettamente portano ad escludere che sia sempre possibile, per l'Aviazione, l'autodeterminazione degli obiettivi, perciò renderebbero necessari quei raccordi operativi, che sono in altre parti del testo da lui ritenuti superflui e dannosi.

Più nel dettaglio, egli suddivide gli obiettivi in cinque categorie: 1) popolazione; 2) potenziale (fonti di energia, industrie, trasporti, però con esclusione delle popolazioni); 3) basi aeree e missilistiche; 4) forze di superficie nemiche *non in presenza* di forze simili amiche, e loro retrovie; 5) forze di superficie nemiche *in presenza* di forze simili amiche. Gli obiettivi della 3ª categoria sono i principali. La lotta di contro-aviazione e contro-missili non ha comunque lo scopo di conquistare il "dominio nell'aria" nel senso douhetiano del termine, ma di conquistare, almeno localmente e temporaneamente, la supremazia aerea necessaria per consentire le operazioni delle forze nei tre elementi. La priorità di tale lotta non è però assoluta: data la scarsità di Aviazione, la situazione può richiedere l'impiego di gran parte delle forze aeree per battere obiettivi della 4ª e 5ª categoria.

Gli obiettivi della 4ª categoria sono *consuetudinali*, in quanto costituiscono il tema della pianificazione generale e quotidiana. Gli obiettivi della 5ª categoria sono *congiunturali*, nel senso che Esercito e Marina debbono bastare normalmente a sé stessi, senza bisogno di intervento aereo; solo in caso di particolari circostanze le altre Forze Armate possono fare appello all'Aviazione. Gli obiettivi della 2ª categoria sono *eventuali*:

l'Aviazione contro di essi non si prefigge un'attività sistematica e continuativa, perché proporsi di distruggere il potenziale nemico significa scegliere una guerra di logoramento e non di rapido corso [*verità dimostrata dalla guerra aerea del marzo-giugno 1999 contro la Serbia - N.d.C.*]. Gli obiettivi della 1ª categoria, infine, sono *criminali*: non è giusto far scontare alle popolazioni colpe che sono solo dei loro governanti.

Pur giudicando *congiunturali* (cioè eccezionali e di minore rendimento) gli interventi a favore di Esercito e Marina nel campo tattico, M. riprende un suo vecchio cavallo di battaglia della guerra e del dopoguerra: il concetto di *Aviazione subentrante* (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XXI, p. 160), ammonendo però che non deve essere inteso nel senso che le forze di superficie dovrebbero "ridurre, alleggerire al massimo la dotazione e l'utilizzazione operativa delle proprie forze terrestri e navali, e dotarsi (discuteremo poi se organicamente o solo per l'impiego) di abbondante Aviazione cui affidare fino al massimo possibile ogni compito d'offesa, di difesa, d'esplorazione e di trasporto tanto operativo che logistico"<sup>42</sup>.

M. precisa che tale concetto è l'unico applicabile in caso di *guerra disseminata*, con tale termine intendendo non una guerra di tipo tradizionale con fronti continui o almeno con linee di forza ad andamento trasversale, "bensì con sbarchi ed assalti in zone idonee ad accelerare la occupazione del territorio nemico, oppure lo sgombero del nostro territorio che fosse stato occupato dal nemico". Di tale tipo di guerra, che faciliterebbe una rapida risoluzione dei conflitti, si sono avuti esempi nell'ultimo conflitto (Norvegia, Creta) e nelle guerre minori dopo il 1945. Essa richiede all'Esercito un dinamismo, "di cui non sembra si trovi traccia nella regolamentazione o meglio nella dottrina in vigore" e soprattutto rende necessario lasciare all'Aviazione l'iniziativa e il comando delle operazioni, fino a quando l'Esercito non sia in grado di intervenire con forze idonee.

Senza curarsi, in questo caso, del fatto che operazioni siffatte rendono necessari e normali interventi "congiunturali" e richiedono quello stretto raccordo tra Aviazione e forze di superficie che tende a escludere o a ritenere eccezionale, M. dichiara senz'altro la propria predilezione per questo tipo di guerra, perché essa consente una vera e propria "alternativa strategica" che applica il principio fondamentale da lui sostenuto:

42. Ivi, pp. 151-152.

un conflitto cruento non si vince *distruendo il più possibile* (come voleva D.), ma applicando l'opposto principio strategico *minima distruzione, massima occupazione* e quello tattico degli *sbarchi aerei nelle retrovie*.

Il rendimento di questo principio si fonderebbe, secondo M., su quattro premesse di carattere morale e psicologico (della cui fattibilità noi lasciamo giudice il lettore):

- 1) *Essere entrati in guerra esclusivamente e sinceramente per opporsi a una aggressione armata, effettiva, non provocata;*
- 2) *Avere preavvisato le popolazioni nemiche di evacuare le zone dove la nostra offensiva si sarebbe intensificata, e ciò avvalendosi di tutti i possibili mass-media, per la diffusione del nostro proposito tra le popolazioni nemiche;*
- 3) *Avere promesso e mantenuto di non voler vulnerare volontariamente l'incolumità del popolo;*
- 4) *Avere, dopo l'inizio delle ostilità, suscitato, incoraggiato, aiutato la rivolta degli elementi locali ostili al proprio Governo, e dichiarato che le nostre offensive si sviluppano contro il Governo e non contro il popolo.*

Per neutralizzare facili e prevedibili obiezioni che potrebbero essere fatte in base alle sue stesse idee espresse in altra parte del testo, M. si preoccupa subito di dimostrare che il concorso dell'Aviazione nell'occupazione del territorio non rende affatto gli aviatori dei semplici "camionisti trasportatori", perché l'Aviazione partecipa intimamente, con diverse modalità, a tutte le fasi della rischiosa operazione; "mediante (prima, durante e dopo) l'esplorazione, l'offesa contro terra, la difesa nel cielo, il rifornimento agli sbarcati, il recupero dei sopravvissuti, l'incremento di forze fresche agli occupanti, tutte operazioni che vanno molto al di là di un atto logistico...".

M. aggiunge che i mezzi di guerra più moderni introdotti nel dopoguerra (missili campali, elicotteri, aerei ad atterraggio corto e verticale [che dunque non sono soluzioni pericolose e di dubbio rendimento, come egli afferma in altra parte del testo - N.d.C.], e soprattutto le bombe atomiche ridotte agevolano la buona riuscita di questo tipo di operazioni da lui auspiccate. E quale esempio cita un'esercitazione del giugno 1967 denominata "Aquila Rossa" che dà anche il nome al libro, alla quale hanno partecipato aerei da trasporto, cacciabombardieri F 104G e ricognitori RF84F dell'Aeronautica, insieme con unità paracadutisti [chi la dirigeva? - N.d.C.].

L'esercitazione aveva per tema la conquista di una testa di aviosbarco con un'azione congiunta dell'Aviazione e dei paracadutisti. È iniziata con il lancio di una pattuglia-guida avente il compito di individuare l'obiettivo per la bomba atomica (priva di *fall-out*), successivamente lanciata da un solo F-104 allo scopo di aprire la strada ai reparti paracadutisti. Essi hanno neutralizzato un attacco di carri nemici e assicurato il possesso della zona di aviosbarco. All'esercitazione ha assistito il Presidente della Repubblica Saragat, il quale parlando ai partecipanti ha ricordato loro che in un solo caso il Paese può ricorrere alle armi: qualora l'Italia sia aggredita.

\* \* \*

Oltre a riassumere le idee prima espresse, i principi dottrinali suggeriti da M. tengono conto delle caratteristiche positive e negative della Forza Aerea.

Sono caratteri positivi:

- a) la *mobilità*, cioè la capacità di spostarsi da una base all'altra. Richiede un'idonea organizzazione e pianificazione e accurate predisposizioni logistiche; non va né esasperata, né troppo ridotta;
- b) la *manovrabilità*, cioè la capacità di intervento delle unità aeree, partenti dalle stesse basi, su diverse zone e per diversi impegni. Essa sconsiglia l'assegnazione permanente di aliquote delle forze aeree a singole funzioni e dipendenze;
- c) la *prontezza dell'intervento*, che può indurre a abusare delle richieste, a pretendere una prontezza operativa eccessiva e a non considerare che, per assicurare tale prontezza, l'Aviazione è costretta a immobilizzare i reparti a terra o in volo;
- d) la *flessibilità nei compiti*, intesa come capacità dei reparti d'assalto (caccia-bombardieri) di svolgere diversi compiti (cosa che non possono fare i bombardieri o gli aerei leggeri);
- e) la *variabilità dei metodi e la programmata alternanza degli stessi*, che impedisce al nemico di formulare previsioni fondate e di programmare reazioni efficaci.

D'altro canto, i caratteri negativi dell'Aviazione impongono un'estrema parsimonia e la massima elasticità nell'utilizzarla, evitando rigide prescrizioni sulle modalità degli interventi. Essi sono:

- a) la *fragilità*, cioè la scarsa rusticità dei materiali e le loro esigenze di manutenzione crescenti con il progresso tecnico. Ne deriva la necessità di evitare un facile e prematuro logoramento dell'Aviazione;



- infatti ne derivano la *vulnerabilità bellica*, l'*incidentalità di esercizio*, l'*inefficienza esogena* (cioè dipendente dall'ambiente meteo in cui l'aereo funziona);
- b) l'*indisponibilità meteorica* (il rendimento bellico dell'aereo, anche se "ogni-tempo", è legato alle condizioni meteo, che possono impedire di vedere l'obiettivo);
- c) la *scarsa potenza di fuoco* (in rapporto alla disponibilità di fuoco delle forze di superficie, assai maggiore di quella dell'aereo);
- d) l'*elevato costo* del materiale e del personale;
- e) la perdurante *insufficienza quantitativa* ("di Aviazione non ve n'è mai abbastanza").

Per M. non ci sono alternative: solo la *concomitanza operativa* (una sua vecchia idea debitamente aggiornata) può sfruttare al meglio le caratteristiche positive dell'Aviazione attenuando quelle negative. Tale concomitanza può comportare, in caso di necessità *coniunturali*, un appoggio reciproco o concorso, e in particolare lo sfruttamento del successo reciproco. Il principio dell'autodeterminazione degli obiettivi in questo caso sembra un po' attenuato:

[Dalla concomitanza] è logico che talvolta ne derivi una pianificazione comune adeguata, ma è inderogabile che alla Forza Aerea, perché più soggetta a taluni impedimenti (per esempio meteorici) ed a talune eventualità (per esempio la manovra degli impegni verso l'uno o l'altro settore, terra o mare) deve essere lasciata agevole possibilità di scelta dei tempi, dei luoghi e dei metodi <sup>43</sup>.

Viene da chiedersi chi decide, allora, la "manovra dagli impegni", e se sia possibile che possa essere decisa solo dai Comandi dell'Aviazione. Va anche notato che l'"agevole possibilità di scelta dei tempi, luoghi e metodi" è cosa diversa dall'autodeterminazione degli obiettivi e che, comunque, le ragioni che la giustificano sono diverse da quella addotta in precedenza (poiché gli obiettivi di maggior rendimento per l'Aviazione sono nel suo campo d'azione esclusivo, essa li determina da sola).

Infine, sempre a proposito di *concomitanza* l'impiego dell'Aviazione nella "guerra disseminata" prima descritto viene definito "una forma di concomitanza probabilmente redditizia". Un po' poco per l'"alternativa strategica" suggerita da M., che per essere realmente tale avrebbe bisogno di maggiore fiducia da parte del suo propugnatore: una strategia non può essere un auspicio, o una semplice speranza.

Con questi presupposti, M. propone che l'ordinamento generale delle Forze Armate e i rapporti generali interforze siano definiti da uno Statuto, che garantisca alla Forza Aerea il pieno *status* di Forza Armata alla pari delle altre due, mettendola al riparo:

- "dalle incomprensioni, avversioni, incompetenze dei Politici al Parlamento e al Governo";
- dalle iniziative legislative e normative delle altre due Forze Armate, e dalle eventuali acquiescenze degli stessi Capi dell'Aeronautica.

Pertanto l'ordinamento della "Forza Aerea" deve conservare (o ripristinare) la dipendenza organica anche per i mezzi destinati a dipendere normalmente per l'impiego delle forze di superficie (aerei leggeri e elicotteri), comprendere i missili a media gittata assimilabili agli aeroplani, ed escludere ogni frammentazione sia organica che operativa. La pianificazione e schieramento delle Forza Aerea debbono avvenire tenendo conto principalmente "degli impegni consuetudinali di concomitanza operativa generale" [quindi, in linea subordinata anche degli altri – N.d.C.] e tenendo presente sia l'eventualità di un attacco aereo di sorpresa nemico alle nostre basi, sia la possibilità della nostra Forza Aerea di effettuare un "assalto aereo strategico iniziale" contro obiettivi stabili da individuare e pianificare preventivamente.

L'armamento della Forza Aerea deve:

- essere posseduto in proprio, senza dipendere dai beneplaciti o promesse altrui;
- escludere le armi capaci di colpire solo "vaste superfici distruggibili", cioè le armi biologiche e chimiche e le armi nucleari-missilistiche a grande gittata;
- escludere la corsa continua alla sofisticazione e al perfezionamento dei sistemi d'arma, vecchio stragemma dell'industria per esaurire i fondi del bilancio militare, senza un concreto aumento dell'efficienza complessiva;
- comprendere tutte le armi che consentono di battere obiettivi di ridotte dimensioni, ivi comprese le cariche atomiche ridotte e i missili superficie-superficie a media gittata dotati di sufficiente precisione;
- prevedere una linea di volo basata su "un numero non troppo esiguo di aeroplani d'assalto (caccia-bombardieri), ossia idonei ad almeno due fra i quattro compiti delle ali armate" [esplorare, combattere nell'aria, bombardare e trasportare – N.d.C.], con aggiunta di "congrui quantitativi" di aerei da esplorazione, da trasporto e elicotteri.

La Forza Aerea deve essere articolata in Ispettorati generali ciascuno corrispondente a una specialità, e

43. Ivi, p. 192.



in un Ispettorato generale comprendente la Forza Missilistica, con il compito di preparare, ripartire tra i Comandi operativi (di Squadra e di Divisione aerea), recuperare e ripristinare i reparti della rispettiva specialità. L'organizzazione prevista dalla Circolare 7000 va eliminata e sostituita nelle sue funzioni dai suddetti Comandi operativi.

I Comandanti di Squadra hanno alle dipendenze aliquote delle specialità aviatorie ritenute di volta in volta necessarie per attuare un ciclo operativo in un determinato spazio (terra o mare), esclusa la specialità da trasporto la cui assegnazione sarà invece occasionale. La Squadra aerea ha caratteristiche di mobilità e manovrabilità. Il Comando di Divisione aerea è affiancato a ciascun Comando di Armata terrestre per curare gli interventi *congiunturali*, con criterio geografico (scacchiere). La Divisione aerea non ha i caratteri di mobilità e manovrabilità richiesti alla Squadra. Ha alle proprie dipendenze permanenti un'aliquota di aviazione da esplorazione e un'aliquota di forze missilistiche, elicotteri e aerei leggeri da trasporto e alle proprie dipendenze eventuali o congiunturali un'aliquota di aviazione da trasporto.

Le forze missilistiche della Divisione sono impiegate in stretta collaborazione con la Squadra aerea che opera permanentemente o temporaneamente nello stesso spazio; le forze di esplorazione hanno il compito di controllare gli interventi della Forza Aerea a favore delle forze di superficie. Nel periodo di tempo in cui operano nello stesso spazio geografico il collegamento tra Squadra e Divisione avviene mediante preavvisi e richieste, sia per gli interventi congiunturali della Squadra in concorso alle forze di superficie e relativo controllo, sia per la necessità della Squadra di disporre delle forze della divisione.

\* \* \*

In conclusione, le argomentazioni e proposte di M. in materia di rapporti tra Aviazione e forze di superficie sono da ritenersi l'argomento di maggior interesse, anche se non giovano alle sue tesi gli eccessivi accenti polemicici e il tono a volte melodrammatico.

Nel merito, ci limitiamo ad osservare che, per non costruire sul vuoto e per non cadere in divagazioni teoriche avulse dalla realtà e in inutili recriminazioni, sarebbe stato anzitutto necessario:

a) stabilire se l'Italia del tempo poteva effettivamente permettersi una posizione neutralista "*alla francese*" (la risposta – negativa – ci pare scontata);

b) posto che non si poteva e non si doveva prescindere dai fondamenti della dottrina NATO, verificare fino a che punto, almeno a livello nazionale, era possibile ribadire e concretamente applicare il principio – caro non solo a M. – della preminenza dell'impiego dell'Aviazione in missioni di controaviazione e/o contro forze nemiche non impiegate nel combattimento. Principio che peraltro – secondo quanto afferma lo stesso M. – non può non ammettere delle eccezioni, e anzi viene vanificato proprio nella "*guerra disseminata*" per la quale egli dichiara la propria preferenza, benché essa non si attagli certo a un confronto tra le Forze Armate dei due blocchi su un fronte continuo, quale era la "*cortina di ferro*".

M. scrive in piena guerra fredda: quindi il predetto confronto tra i due blocchi avrebbe dovuto essere l'opzione strategica normale, alla quale riferire la dottrina d'impiego delle Forze Aeree. Anche in questo caso, tuttavia, il *punctum dolens* rimaneva uno solo: gli obiettivi preferenziali che l'Aviazione avrebbe dovuto battere e, *di conseguenza*, il ruolo dell'Aviazione stessa in rapporto alle forze di superficie e il suo grado di autonomia nel quadro interforze.

Sotto questo profilo, si deve constatare che il timore di M. di un asservimento, un imbrigliamento e un frazionamento dell'Aeronautica non è solo suo e solo di quel tempo. Ad esempio in un articolo sulla "Rivista Militare" del 1985, cioè degli ultimi anni della guerra fredda<sup>44</sup>, anche il generale Pelliccia ha criticato la dottrina americana dell' "*Airland battle*" e la sua variante europea (FOFA) patrocinata dall'allora comandante delle forze NATO in Europa generale Rogers, affermando che poiché non si può operare con successo senza una superiorità aerea locale, "*nell'impossibilità obiettiva di ricostruirselo l'U.S. Army, probabilmente, ha escogitato un mezzo per integrare nelle forze terrestri le forze aeree che ora le sono affiancate. In questo modo le prime riacquistano la possibilità di operare offensivamente*".

Ancor più aperta la critica del Pelliccia alle idee del generale Rogers, che allo scopo di combattere una guerra possibilmente convenzionale e limitata al teatro europeo:

*Non disponendo di forze aeree strategiche che come tali sono deputate all'attacco al potere aereo del Patto di Varsavia, ha*

44. Antonio PELLICCIA, *Sicurezza collettiva e difesa nazionale*, in "Rivista Militare", n. 2, 1985.

creato una dimensione strategica per l'Aviazione che dipende da lui. Quest'ultima infatti, dal punto di vista americano, essendo affiancata alle forze terrestri è denominata tattica (*Allied Tactical Air Force* = ATAF), nonostante che gli aerei abbiano la capacità di effettuare operazioni strategiche di controaviazione. Come si vede Rogers è andato molto più in là dei colleghi dell'U.S. Army, perché ha prodotto un vero e proprio sconvolgimento dottrinale che, sorprendentemente, non ha provocato reazioni da parte degli aviatori della NATO. Con esso, infatti, si toglie alla strategia aerea il suo scopo fondamentale e quindi la sua ragion d'essere e di conseguenza l'Aviazione indipendente non ha più giustificazione.

Nel campo opposto, alle idee di M. fanno da contrappunto, ad esempio, due articoli coevi sulla "Rivista Aeronautica" rispettivamente del col. Romolo Guergio e del gen. Bruno Lucini (poi Capo di Stato Maggiore dell'Esercito dal 1959 al 1960)<sup>45</sup>. Nessuno dei due autori nega l'importanza delle forze aeree e la necessità di un loro sviluppo: ma il col. Guergio afferma che il successo delle operazioni è "strettamente legato al concorso dell'Aviazione a diretto vantaggio delle forze terrestri", quindi salvo una piccola aliquota per la cooperazione aeronavale, la massa dell'Aviazione dovrà essere prevalentemente impiegata nella cooperazione tattica e nella difesa aerea del territorio; sarebbe anche meglio che il comandante delle forze aeree dipendesse dal comandante delle forze terrestri a favore del quale opera.

Il generale Lucini affronta, invece, il più vasto problema del ruolo dell'Aviazione in un eventuale scontro tra i due blocchi. A suo giudizio, sarebbe vano e sterile tentare di raggiungere una superiorità in campo terrestre o navale sull'URSS. Solo nella terza dimensione, con il bombardamento strategico massiccio e prolungato dei centri industriali e dei nodi di comunicazione sovietici (in una parola: del potenziale militare sovietico) sarebbe possibile ottenere una superiorità decisiva.

Per soddisfare nella misura più economica e efficace possibile questa esigenza di fondo, secondo il Lucini i grandi bombardieri americani non devono partire (come sostiene il Seversky) da basi sul territorio degli Stati Uniti, troppo lontane: hanno bisogno di basi sul territorio dell'Europa occidentale. Ne consegue che tali basi debbono essere anzitutto salvaguardate e protette da un'invasione sovietica; inoltre bisogna evitare che l'URSS si impossessi del potenziale industriale e tecnologico dell'Europa occidentale, colmando le sue lacune. Per ultimo, bisogna tener presente che l'offensiva aerea strategica contro l'URSS richiederà parecchi mesi prima di far sentire i suoi effetti.

Di qui l'importanza delle forze terrestri e, in un secondo tempo, anche delle forze marittime, in uno scenario strategico che ripropone il vecchio motto douhetiano *"resistere sulla superficie per fare massa nell'aria"* (sempre avversato da M.) ed è così riassunto dal Lucini:

*Il primo compito, l'offensiva aerea, è privilegio dell'Aeronautica; il secondo, la difesa territoriale europea, è comune all'Esercito e all'Aeronautica. Il terzo compito, la protezione dei traffici marittimi [per rifornire dagli Stati Uniti le forze aeroterrestri combattenti in Europa - N.d.C.], è affidato alla Marina e all'Aeronautica cooperatori. L'Aeronautica, infine, potrebbe essere chiamata, sia in difensiva che in controffensiva, a strettamente collaborare con l'Esercito in azioni di aviosbarco e di aérotrasporto di Grandi Unità.*

In sostanza, anche per il Lucini il ruolo determinante in uno scontro tra i due blocchi sarebbe affidato a un'aviazione strategica di impronta douhetiana, senza con questo negare l'utilità dell'aviazione d'assalto e di forme di collaborazione con le forze di superficie sul tipo di quelle proposte da M.. Egli non accenna, però, all'impiego della bomba atomica: si può esso escludere, o anche in questo caso sarebbe valido ciò che afferma?

(F. B.)

45. Romolo GUERGIO, *La cooperazione aeroterrestre*, in "Rivista Aeronautica", n. 6, 1951, e Bruno LUCINI, *Sta l'Aeronautica per soppiantare le altre due Forze Armate?*, in "Rivista Aeronautica", n. 12, 1954. M. cita spesso, polemicamente, anche un articolo non firmato sulla "Rivista Militare", n. 10, 1951 (XXX, *La Circolare 7000 e la cooperazione aeroterrestre*).

### III – LE SORTI PROGRESSIVE DELL'AVIAZIONE MILITARE (1970)

Pubblicato nel 1970 anch'esso a cura della Libreria dell'Orologio di proprietà di M. e a sue spese, questo opuscolo (104 pagine) precede di pochi mesi la sua morte e dunque dovrebbe essere definito il canto del cigno: ma si tratta di un canto del cigno solo cronologico.

Come a suo tempo abbiamo accennato, *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto* del 1965 è l'opera che più merita tale qualifica. Le novità nelle *Sorti progressive* sono assai poche e circoscritte ad argomenti non essenziali: si tratta più che altro di una sintesi di quanto già trattato in *Aquila Rossa*, con approfondimenti o lievi modifiche di alcuni punti ma con significativa omissione delle parti più polemiche riguardanti l'establishment dell'Aeronautica, e/o a carattere più politico-sociale che militare.

L'opuscolo è importante prima di tutto perché denota un riavvicinamento tra il vecchio generale, ormai giunto al capolinea della sua vita, e il vertice dell'Aeronautica del tempo, retto – non può essere una pura coincidenza – dal generale Duilio Fanali, già pilota d'assalto alle dipendenze di M. e durante la guerra convinto sostenitore sulla pubblicistica aeronautica dell'aviazione da assalto (Cfr. Vol. I, Introduzione alla Parte III), con concezioni integralmente mecozziane.

Le circostanze nelle quali nasce e viene diffusa quest'ultima opera hanno perciò un peso rilevante e meritano di essere approfondite, se non altro perché si tratta dell'unico lavoro di M. dopo il 1950 ad essere diffuso anche a cura di un organo dell'Aeronautica. Come già abbiamo accennato, la "Rivista Aeronautica", diretta dal generale Raffaele Marchetti, pubblica *Le sorti progressive* – certamente con l'approvazione delle Superiori Autorità – sui primi tre numeri del 1971, raccogliendo inoltre le tre parti in un estratto di 72 pagine distribuito a tutti gli abbonati.

L'articolo di apertura è preceduto da un corsivo redazionale, nel quale M. viene definito "uno dei nostri più noti e autorevoli scrittori aeronautici" ma si avverte che le sue idee, "pur meritando di essere attentamente meditate – malgrado qualche asprezza di

linguaggio – per l'accuratezza di indagine e di valutazione critica che contraddistinguono l'Autore e per l'interesse intrinseco della materia, non impegnano minimamente il pensiero delle Autorità aeronautiche né quello della Rivista".

Va anche attentamente valutato quanto scrive M. all'inizio del capitolo conclusivo (VI – Contributo per una direttiva) di quest'ultima opera:

*Analisi più esauriente (soltanto a scopo di studio privato) l'abbiamo fatta con "Direttiva 1967" e con "Direttiva 1968" entrambe rimaste inedite, ma note ai Superiori [nostra sottolineatura – N.d.C.]. Gli stessi temi abbiamo trattato con qualche impegno in un libro stampato nel luglio 1969 [cioè Aquila Rossa – N.d.C.], rimasto però non distribuito per motivi privati che qui non è il caso di esporre [nostra sottolineatura – N.d.C.]. Non ci nascondiamo affatto che in Italia né l'Esercito né la Marina né tanto meno l'Aviazione hanno di fronte alla NATO i poteri necessari per formulare ed applicare una propria dottrina (sebbene nulla vieterebbe di studiarla in attesa di migliori possibilità). Ma il recupero di tali poteri (a somiglianza di quanto ha attuato la Francia) è un problema politico, perciò lo evitiamo, salvo quel poco che ne scriviamo nei par. 6 e 7 di questo capitolo<sup>46</sup>.*

Dal contesto nel quale nasce quell'ultimo libro si può dunque legittimamente dedurre che:

- *Aquila Rossa* rispecchia i contenuti delle "Direttive" 1967 e 1968, rimaste inedite. Ciononostante, M. sospende la distribuzione del libro già stampato (che quando escono *Le sorti progressive* non è ancora stato distribuito);
- M. fa conoscere le predette "Direttive" "ai Superiori" (e con ogni probabilità al generale Fanali, Capo di Stato Maggiore dal 28 febbraio 1968 al 1 novembre 1971, cioè – per un'altra strana coincidenza – fino alla morte di M., avvenuta appunto il 2 novembre 1971);

46. *Le sorti progressive dell'Aviazione Militare*, Cit., p. 63. Noi qui ci riferiremo all'Estratto pubblicato a cura della "Rivista Aeronautica".



– è probabile che "i Superiori" abbiano fatto conoscere a M., naturalmente in modo informale, la loro opinione critica su taluni aspetti delle "Direttive" e sulle ragioni di opportunità che non ne consigliavano la pubblicazione.

Si può, dunque, azzardare l'ipotesi che M., tenendo conto delle opinioni critiche e dei consigli dei Superiori, abbia deciso di rendere più "pubblicabili" le sue idee, sia pur senza rinunciare alla loro sostanza. Di qui l'eliminazione di molte recriminazioni e di molti accenni polemici ai vertici dell'Aeronautica, e soprattutto di... incursioni, anzi di superflue intrusioni nel campo politico che danneggiano, anziché rafforzare, le argomentazioni tecnico-aeronautiche. Di qui l'ammissione del fatto (elementare) che le Forze Armate italiane non avevano certo la possibilità di formulare e applicare una propria dottrina divergente da quella NATO.

Questa constatazione finalmente realistica mancava in *Aquila Rossa*, ove, al contrario, M. intendeva addirittura provocare un movimento d'opinione e invitava tutti a fare quanto era nelle loro possibilità, per cambiare un'impostazione dottrinale da lui ritenuta gravemente nociva per l'Italia e per l'Aeronautica.

Ben più circoscritto, ben più modesto lo scopo di quest'ultimo scritto: "noi siamo consapevoli – scrive M. – che con questo libretto non facciamo altro che consegnare un embrione, un granello di senape, nelle mani di quel volonteroso, o di quei volenterosi, che volessero coltivarlo, per averne i frutti in un presente che non è quello del quale l'autore di queste pagine sta ancora vivendo"<sup>47</sup>. Cioè: lasciare in eredità una traccia utile, indicare degli spunti e un percorso di ricerca per quei pochi, pochissimi studiosi aeronautici, che in un futuro contesto più favorevole vorranno studiare il problema dei rapporti tra Aviazione e forze di superficie.

Anche se, beninteso, tale rimane, l'ipotesi che con le *Sorti progressive* M. abbia "ammorbidito" e opportunamente "depurato" *Aquila Rossa*, pur di far conoscere meglio le sue idee con la collaborazione dell'establishment, ci sembra dunque la più logica: altrimenti non si spiegherebbe perché M. lì per lì abbia deciso di non distribuire un libro innovativo e già stampato come *Aquila Rossa*, e di far rapidamente conoscere al pubblico (in sua sostituzione più che a sua

integrazione) un condensato delle sue idee opportunamente depurato di molte parti non di stretto interesse tecnico-aeronautico. Senza contare che la sospensione della diffusione di *Aquila Rossa* potrebbe essere collegata alla pubblicazione delle *Sorti progressive* sulla "Rivista Aeronautica", solo a qualche mese di distanza della stampa di *Aquila Rossa*: essere cioè frutto di un accordo.

Con queste caratteristiche, che possono essere ritenute più positive che negative, *Le sorti progressive* rimangono una sintesi efficace del pensiero di M. nel dopoguerra, e nei riguardi dell'aerocooperazione esprimono senza dubbio delle perplessità, dei timori e delle esigenze che non di rado sono emersi nel pensiero aeronautico, facilitando l'adesione acritica alle teorie di D.. Comunque sia, la tanto sospirata pubblicazione delle sue idee sulla "Rivista Aeronautica" testimonia che, questa volta, M. ha compiuto con successo un lavoro di *maquillage*, facendo ritenere al vertice dell'Aeronautica che i suoi ultimi scritti meritavano di essere conosciuti da parte degli aviatori e degli studiosi. Forse, essi servivano anche a far conoscere meglio alle forze di superficie taluni principi che avrebbero dovuto governare l'impiego delle forze aeree: principi che, bisogna dirlo, all'atto pratico nulla impediva di applicare quotidianamente anche con l'organizzazione prevista dalla Circ. 7000, pur che si ascoltassero (nulla lo impediva) le ragioni dei rappresentanti dell'Aeronautica.

Perché lo strano titolo *Le sorti progressive*, espressione nuova nel vocabolario mecozziano? La spiegazione la dà egli stesso. "Alcuni Aviatori" (non meglio specificati) lo accusano di essere il colpevole della "sorte regressiva" dell'Aviazione nel dopoguerra, fornendo con le sue argomentazioni contro "la guerra agli inermi" utili spunti ai nemici dell'Aeronautica; egli replica che:

- in passato ha sempre sostenuto che l'Aviazione sbagliava dichiarandosi indisponibile per la cooperazione con le forze di superficie, perché in tal modo quest'ultime avrebbero avuto il pretesto per infrangere l'unità dell'Arma aerea. La *concomitanza operativa* intendeva proprio evitare questo pericolo, "aprendo la rotta verso le sorti progressive" dell'Aviazione;
- pertanto un medico che formula una diagnosi e una prognosi esatte non può essere considerato responsabile della malattia;
- se non si provvede d'urgenza, la "sorte regressiva" dell'Aviazione può diventare irreversibile. Solo la

47. Ivi, p. 64.



“tendenza” da lui indicata può assicurare, oltre che “le sorti progressive” dell’Aviazione militare, la sua stessa sopravvivenza come Forza Armata, “giacché la sua ‘dissoluzione nell’aerocooperazione’ si va accelerando, ed è una vera e propria autolisi, ossia scioglimento per cause endogene, le quali sono precisamente le teorie independentiste e genocide”<sup>48</sup>.

Le teorie “independentiste e genocide” sono, ovviamente, quelle di D.. Non è certo questo il solo accenno polemico alle idee del rivale di sempre, ripetutamente attaccato anche nelle *Sorti progressive* insieme con i politici e militari che hanno applicato o applicano il principio clausewitziano che la guerra sfugge a parametri di carattere morale e umanitario:

*Non v'è bisogno che qualche teoretico della 'guerra, oggi' ci faccia osservare che la popolazione non sfugge durante la guerra a distruzioni e morti. Questa inevitabilità è ovvia, ma non può assolvere. È la volontà deliberata della ecatombe che ripugna al più naturale, elementare senso della giustizia, specie quando non s'ignora che la guerra giova a chi sa giovare [...]. Prima che dal tribunale di Norimberga [i Governanti e Capi Militari tedeschi e giapponesi] avrebbero dovuto essere giudicati da un collegio di psichiatri per minorati dell'intelletto. Ecco a quali deficienti i popoli sono costretti ad affidare la loro sorte [...]. I popoli sono incolpevoli; i Governanti e i Condottieri meritano punizione. Che ci ha a vedere il 'marxismo' cui alcuni alludono quando leggono queste nostre considerazioni*<sup>49</sup>?

L'ultima frase dimostra che M. intende, tra l'altro, respingere la ricorrente accusa di essere un simpatizzante del comunismo, questa volta mantenendo il più possibile la trattazione sul piano tecnico-militare e aeronautico. Risponde a questo nuovo orientamento l'attacco – ancor più veemente, particolareggiato, implacabile rispetto a quanto avviene in *Aquila Rossa* – alle citate Circolari 7000 e 5065, che culmina con l'accusa all'Esercito di stare mettendo in opera un vero e proprio piano inteso a frazionare e asservire l'Aviazione fino a dissolverla nell'aerocooperazione, ispirando la Circ. 7000 anche se formalmente pubblicata sotto l'egida dello Stato Maggiore Difesa [ma detta Circolare non è forse ispirata a norme NATO? – N.d.C.].

Tale piano secondo M. sarebbe basato su due pilastri: “que'llo dell'affiancamento e dell'incorporazione,

integrati dal piano di base della cosiddetta ‘unificazione delle Forze Armate’”. La costituzione del Ministero della Difesa e dello Stato Maggiore Difesa non ha fatto che sancire ufficialmente la preminenza delle concezioni dell'Esercito, in pratica accantonando quelle dell'Aviazione. A proposito dell'unificazione del vertice delle Forze Armate, M. non nega il fondamento logico generale delle argomentazioni dei suoi fautori, ma afferma che all'atto pratico

*Occorre inserire nelle premesse le considerazioni che la “unificazione” sopra specificata dovrebbe seguire e non precedere la unificazione delle dottrine, la unificazione del pensiero militare, del sentimento militare, della cognizione e dell'esperienza militare; tutte realtà già faticose da raggiungere nell'ambito d'un elemento fisico, ma meramente ipotetiche nella estensione e nella complessità interforze. Perciò l'unificazione contrasta con l'attaccamento di ciascun componente dell'organismo militare alla Forza Armata d'origine, e certamente alla formazione culturale professionale d'origine. Ne risultano valutazioni unilaterali, particolaristiche, delle necessità globali*<sup>50</sup>.

Una tematica, anche questa, già trattata in *Aquila Rossa*: in definitiva le novità – o meglio le argomentazioni più nuove, anche se non nuove in assoluto – sono due: le considerazioni sulla guerra spaziale e sul rapporto tra missile nucleare a grande gittata e aeroplano, e alcune delle proposte del capitolo finale (“Contributi per una direttiva”) che si discostano alquanto da quelle già formulate in *Aquila Rossa*.

Sul primo argomento M. riprende e adegua all'ambiente nucleare (cosa che non aveva fatto nelle due opere precedenti) le tesi già esposte nell'articolo del 1945 *L'Aviazione diventa inutile?* (Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. I, p. 19), delle quali conferma la piena validità, precisando che, al momento, intende per Forza Nuova “la forza aerea costituita da missili provvisti di testata atomica e destinati a colpire la superficie”, qualunque sia la potenza delle loro testate e qualunque sia la base da cui partono (sulla terraferma o da navi, sommergibili o anche aeroplani). Tale Forza Nuova – egli ammette – viene chiamata anche da taluni, “con buone ragioni”, *Forza Spaziale*.

A questa Forza Nuova si può sicuramente attribuire quell'efficacia operativa risolutiva che D., sbagliando, aveva attribuito all'Armata Aerea, e che questa nella seconda guerra mondiale si è dimostrata incapace di

48. *Ivi*, pp. 22 e 66.

49. *Ivi*, pp. 23-24.

50. *Ivi*, p. 50.

esprimere. Sarebbe però errato affermare che D. è stato profeta: *"altrimenti dobbiamo chiamare Profeta anche l'Ariosto quando mandò Astolfo sulla Luna per recuperarvi il senno d'Orlando"*. Secondo M., se si vuole che l'Aviazione del momento sopravviva come Forza Armata, essa deve avere un ruolo *ben distinto* da quello della Forza Nuova; perciò attacca quegli aviatori che sono rimasti fedeli alla dottrina indipendentista di D., e che magari vagheggiano una forza aerea nella quale l'Aviazione sia unita alla missilistica o Forza Nuova, *"in modo da non distanziarsi dal criminale piano operativo della guerra agli inermi"*.

Ormai vi sono grandi bombardieri strategici armati con bombe termonucleari, ma essi vanno considerati solo come *"temporanei e transitori rappresentanti d'un vecchio vettore, inseriti nella Forza Nuova"*, la quale tende però a utilizzare al più presto soltanto i missili vettori nuovi<sup>51</sup> [nostra sottolineatura - N.d.C.]. Senza contare che una differenza essenziale tra la Forza Nuova e l'Aviazione sta nell'assai maggiore difficoltà di intercettare l'offesa missilistica.

Ciò premesso, M. ammette che tra Aviazione e Missilistica sussisteva sia *"una parentela genetica di carattere tecnico-scientifico"* sia una *parentela operativa*, perché i missili, anche nelle minori gittate, sono nello stesso tempo *"concorrenziali, complementari e surroganti"* rispetto agli aeroplani. Occorre, però, tener conto che oggi per colpire il potenziale bellico nemico distruggendo i suoi centri demografici e industriali è necessario ricorrere alla Forza Nuova, non all'aviazione strategica: l'Aviazione di oggi può agire sia contro le Forze Armate nemiche in azione, sia contro le loro basi o retrovie, trasporti e comunicazioni.

Sempre per M., non è possibile conseguire la vittoria applicando simultaneamente ambedue i metodi, che hanno potuto normalmente coesistere solo fino all'avvento della Forza Nuova. Se si colpiscono i centri demografici e industriali, si rendono - più che superflui - impossibili gli interventi contro le Forze Armate; se si colpiscono solo quest'ultime, si rischia continuamente l'*escalation* verso il primo metodo. L'*escalation* scatterebbe anche colpendo un centro demografico e industriale con la sola Aviazione, perché il belligerante sarebbe dominato dal timore che una rapida estensione dell'offesa nemica con l'impiego anche della Forza Nuova, determini una situazione di collasso irreversibile e irrimediabile.

In definitiva l'Aviazione è la sola che, con le forze convenzionali della Marina e dell'Esercito, può effettivamente fare la guerra; la Forza Nuova può solo minacciarla, non farla. Tale Forza Nuova ha con l'Armata Aerea di D. un'importante analogia, data dal concetto di dominio dell'aria. Per M. esso indicava *"non un fine, bensì un mezzo per il fine"*. Il mezzo era l'eliminazione delle forze aeree nemiche mediante il bombardamento delle loro basi, affinché esse non ostacolassero il nostro fine, che era (secondo D.) *"l'ecatombe della popolazione e il suo collasso psichico, che avrebbe concluso la guerra"*.

Analogamente, le Nazioni che oggi posseggono la Forza Nuova mirano anzitutto a colpire con i missili le basi missilistiche nemiche, onde impedire che i missili nemici conducano lo stesso tipo di operazioni, e/o colpiscano i centri demografici e industriali. Ma oggi la speranza di conseguire il dominio dello spazio *"non viene formulata con la sicurezza che distingueva l'Aerostratega italiano [cioè D., che M. dichiara di non voler mai chiamare con il suo nome e cognome - N.d.C.]"*. Oltre a colpire le basi si mira a intercettare i missili in volo con missili antimissile; soprattutto, si ritiene più proficuo colpire subito i centri demografici e industriali nemici. L'efficacia della Forza Nuova di una Nazione dipende, perciò, dalla sua capacità di anticipare l'entrata in azione della corrispondente Forza Nuova nemica: se è tale da impedire al nemico di rispondere, vince probabilmente tutta la guerra. Nascono da questo imperativo gli enormi sforzi tecnici ed economici per realizzare i missili antimissile.

Per queste ragioni la dottrina d'impiego delle forze aeree suggerita da M. non riguarda i bombardieri strategici con capacità nucleare e i missili intercontinentali, ma è ristretta all'ambiente convenzionale con eventuale ricorso anche a bombe atomiche ridotte, in tutti i casi solo contro le Forze Armate nemiche. Essa si basa, come sempre, sui concetti di *concomitanza operativa* e di *Aviazione subentrante*. Di tali concetti, e del loro rapporto reciproco, egli questa volta fornisce una più chiara specificazione e definizione, rimarcando anzitutto che il vocabolo *"cooperazione"* va sostituito con *"concomitanza operativa"* e che quest'ultimo almeno in futuro dovrà essere a sua volta sostituito con quello - anch'esso non certo nuovo - di *Aviazione Subentrante*.

Di *concomitanza operativa* dà finalmente una definizione esaustiva:

*"Tendenza reciproca per operare allo scopo comune". Semanticamente non differisce dunque da cooperazione,*

51. Ivi, p. 9.

ma elude i significati distorti, accaparratori, che a quest'ultimo vocabolo sono stati imposti. È una cooperazione "au pair", anziché una cooperazione ancillare. Concomitanza operativa è una locuzione più specifica, ed essa non precluderebbe l'uso di alcun'altra quando davvero occorresse una specificazione di modalità, e non preclude neppure che si parli di operazioni congiunte, concordate, combinate, interdipendenti eccetera eccetera, purché non si tratti di tradire il significato dell'espressione fondamentale<sup>52</sup>.

Tra i "significati distorti e accaparratori", che a suo parere denotano una valutazione unilaterale da parte dell'Esercito del significato di termini formalmente comuni, M. indica anche quelli di "appoggio diretto" e "appoggio indiretto". Poiché anche la controaviazione viene considerata dall'Esercito un appoggio indiretto alle operazioni terrestri, ne deriva – egli lamenta – che secondo la regolamentazione vigente spetta al Comandante delle forze terrestri autorizzare anche il bombardamento delle basi aeree nemiche [probabilmente M. fa questa affermazione perché il comandante dello Scacchiere è sempre un generale dell'Esercito – N.d.C.].

Va da sé che, secondo M., la controaviazione deve essere decisa e pianificata solo dall'Aviazione, senza beneplaciti e autorizzazioni da parte di chicchessia. Quel che è più importante, prospetta un'esigenza nuova, che non si nota nelle opere precedenti e, di fatto, sancisce un'accentuata preminenza dell'Aviazione. Occorre finalmente capovolgere – egli afferma – la tendenza del Fante a "tenere tutto nel proprio tasca-pane" (cioè alle proprie dipendenze) e dell'Esercito a pretendere che l'Aviazione subordini le sue operazioni a quelle terrestri. Invece, "per causa di pratiche considerazioni di rendimento e di attuabilità", nella concomitanza operativa retta mente intesa deve essere l'Esercito a orientare e regolare le proprie operazioni a seconda delle possibilità dell'Aviazione. Perciò all'Aviazione stessa compete compilare una propria pianificazione operativa, e l'Esercito deve essere tenuto ad adattarvi la propria: questa metodica non esclude affatto gli accordi, ma ne investe solo il meccanismo. Similmente, quanto al momento prevede la pubblicazione n. 5065 in caso di mancato accordo tra i Comandi affiancati dell'Aviazione e delle forze di superficie (decide il Comandante dello Scacchiere – che è sempre dell'Esercito – o un altro Comandante Superiore da

questi designato), va sostituito con la prescrizione che "in caso di disparere su problemi operativi dell'Aviazione tra il rappresentante dell'Aviazione e il rappresentante dell'Esercito (o della Marina), la decisione esecutiva spetta al rappresentante dell'Aviazione".

A queste idee di M. i fautori di un prevalente impiego dell'Aviazione sul campo di battaglia o nell'area della battaglia obiettano che il progresso delle difese aeree e in particolare dei radar è ormai tale, da rendere estremamente rischiose le penetrazioni in profondità nel territorio nemico, che costringerebbero a sostenere il combattimento in condizioni molto più difficili. M. riconosce che questa obiezione è "considerevole", ma non tale da giustificare la rinuncia a qualsiasi azione in profondità. In casi del genere, anche per mare e per terra si tratta sempre di "affinare la tecnica e stimolare la tattica": ciò significa non rassegnarsi ai risultati insoddisfacenti, ma tenere sempre presente che tra le perdite subite e quelle inflitte deve sussistere un bilancio largamente positivo.

Questa esigenza richiede di non spingere l'audacia oltre un certo limite: in proposito, vi è molta differenza tra i metodi della guerra terrestre e quelli della guerra aerea. "Un comandante [terrestre] spregiudicato (del tipo che ha infierito contro le proprie truppe durante la prima guerra mondiale)", per la conquista di una posizione che richiederebbe solo cento uomini potrebbe impiegarne mille, sperando che almeno cento raggiungono lo scopo: ma per l'Aviazione non è così. Un comandante d'Aviazione che per attaccare un obiettivo mandasse dieci aerei anziché uno (sperando che almeno uno superi le difese aeree, compia la sua missione e ritorni) sarebbe un inetto, che rimarrebbe senza aeroplani e senza equipaggi per le future operazioni: "ebbene, molti dei Comandanti terrestri, i quali pretendono giudicare e ordinare l'impiego dell'Aviazione, non sembrano avere idee chiare su quella differenza"<sup>53</sup>.

Il concetto di "Aviazione subentrante" – ultima fase dell'evoluzione dei criteri d'impiego dell'Aviazione – va molto più in là ed estende ancor più il primato dell'Aviazione stessa. Anch'esso si basa su un vero e proprio capovolgimento di ruoli: "se è vero, com'è vero, che la tendenza delle forze terrestri è di poter operare non già bastando a sé stesse senza aviazione, bensì con la massima possibile concomitanza operativa delle forze aeree, questo significa che le forze aeree diventano sempre più subentranti alle forze terre-

52. Ivi, p. 43.

53. Ivi, p. 30.



stri"<sup>54</sup>. E significa anche che non devono essere gli aerei a fornire l'indispensabile sostegno alle forze terrestri (come ritengono i combattenti terrestri), ma deve avvenire il contrario: *le forze di terra devono fornire l'indispensabile sostegno alle forze dell'aria*.

Questa concezione d'impiego deriva "dalla convinzione (diciamo più modestamente speranza)" che, eventualmente ricorrendo all'impiego anche di bombe atomiche ridotte, "si possa attuare un dinamismo operativo che superi l'attacco frontale e porti l'azione dentro il nemico, 'aggirando dall'alto' il fronte continuo e così agevolandone il crollo". La necessità di aggirare dall'alto le difese nemiche, infatti, è resa più acuta dall'ipotesi che ciascun Paese inizi la sua difesa sbarcando la strada all'offensiva nemica con bombe atomiche ridotte innescabili elettronicamente.

Il nuovo concetto di *Aviazione subentrante* richiede, infine, che le forze aeree siano in grado di "operare con larghezza, ad oltranza, in luogo e vece delle Forze di superficie, nel più grande numero e nella più grande varietà di azioni tattiche e logistiche (anzi potremmo dire anche strategiche), assicurando non soltanto la responsabilità decisionale dei propri interventi, ma anche l'iniziativa delle operazioni, la preminenza in esse"<sup>55</sup>.

Ne consegue, secondo M., la necessità di superare quella parsimonia nell'impiego dell'Aviazione da lui raccomandata in passato soprattutto allo scopo di contrastare "la tendenza sperperatrice" da parte delle forze di superficie. In futuro occorrerà disporre di un quantitativo di forze aeree molto maggiori di quello del momento, in proporzione alle forze di superficie; e l'Aviatore "non sarà più un conducente di veicolo alato, ma un combattente integrale, capace di debellare le forze di superficie nemiche e di occuparne il territorio, con tuttavia il bisogno che la sua azione abbia un indispensabile sostegno da parte delle forze di superficie"<sup>56</sup>.

M. ha il timore dichiarato e costante di essere accusato di "eresie anti-aviatorie": perciò da questa nuova prospettiva d'impiego fa derivare anche la possibilità di sostituire il detto douhetiano "tendere alla progressiva diminuzione delle forze terrestri e marittime ed al progressivo accrescimento delle forze atte alla conquista del dominio dell'aria" con un altro che sintetizza le sue opposte convinzioni, ma con il medesimo sotto-

fondo pratico nei riguardi del quantitativo di aviazione necessario: "Tendere alla sostituzione delle forze di superficie con forze aeree per gli stessi loro impegni di debellare le tre forze armate (aria, terra, mare) del nemico, ma assicurando l'unità organica, l'autonomia operativa, la facoltà d'iniziativa alla nostra forza armata dell'aria, così subentrante"<sup>57</sup>.

Queste poche frasi ben sintetizzano le tesi di fondo di *Aquila Rossa*; le *Sorti progressive* rappresentano, al tempo stesso, lo sbocco finale del pensiero mecozziano. Sia pur per diversa via, esse non sono solamente – come afferma M. – una parziale parafrasi del citato detto di D., ma nella sostanza convergono su quei contenuti pratici delle teorie douhetiane che più erano stati apprezzati dagli aviatori d'ogni Paese: *potenziare le forze aeree* (aggiungiamo noi: a inevitabile discapito delle forze di superficie) e stabilirne la preminenza in ogni occasione, garantendone nel contempo l'unità organica, l'autonomia operativa, la facoltà d'iniziativa. Termini, quest'ultimi, usati da M. e non da D., ma nella pratica quotidiana con un significato simile a quello dell'"indipendenza" douhetiana a suo tempo tanto avversata dallo stesso M.

Dimostrandosi anche in questo douhetiano come D. e più di D., nelle *Sorti progressive* M. è ancor più decisamente contrario alle Aviazioni delle forze di superficie, fino a non ammettere nemmeno la dipendenza stabile (sia pur per il solo impiego) di aerei leggeri e elicotteri dall'Esercito e dalla Marina, concessa in *Aquila Rossa*<sup>58</sup>. L'esigenza primaria di assicurare senza alcun cedimento l'unità, l'autonomia ecc. della Forza Armata è anche alla base delle proposte per una nuova dottrina delle *Sorti progressive*, nelle quali M. conferma i principi di base già enunciati in *Aquila Rossa* e ritiene, in particolare necessario:

- ripudiare pubblicamente le teorie di D. (guerra aerea a sé stante e vittoria mediante ecatombe delle popolazioni);
- affermare pubblicamente che l'Aviazione deve colpire solo le Forze Armate nemiche, mediante operazioni concomitanti con quelle di superficie;
- sostituire il principio dell'Aviazione "affiancata" con quello che al comandante rappresentante delle unità d'Aviazione spetta in qualsiasi caso la responsabilità decisionale per l'impiego dei mezzi aerei (ivi compresi aerei leggeri e elicotteri).

54. Ivi, p. 60.

55. Ivi, pp. 44-45.

56. Ivi, p. 64.

57. Ivi, p. 49.

58. *Aquila Rossa*, Cit., pp. 193-194.



In aggiunta alla costituzione delle squadre aeree e di *Comandi Aviazione Campale* per l'Esercito e la Marina (i quali sono alle dipendenze dell'Aeronautica e non sono altro che i Comandi Divisione proposti in *Aquila Rossa* e nella *Direttiva* 1968), M. propone di ripristinare la "Zona Aerea", assegnandole sia funzioni di carattere territoriale che operativo (difesa aerea del territorio, anche per contrastare eventuali operazioni di "guerra disseminata" da parte del nemico).

Viene anche indicata con maggiore precisione la suddivisione dell'Aviazione in specialità, riprendendo per l'occasione il vecchio termine "massa" della prima guerra mondiale e comprendendovi qualsiasi tipo di aereo, con completa abolizione delle Aviazioni dell'Esercito e della Marina. Le Masse sarebbero tre: *Massa d'urto* (cacciabombardieri o assalto e intercettori); *Massa da carico* (o da trasporto), che può essere anche utilizzata, in via eccezionale, per il bombardamento notturno e comprende anche elicotteri; *Massa esplorante e da collegamento*, della quale fanno parte anche aerei leggeri ed elicotteri. Gli aerei STOL e VTOL fanno parte di una delle tre masse a seconda delle loro caratteristiche. A ciascuna "Massa" è preposto un Comando o Ispettorato con mansioni non direttamente operative. Dall'Aviazione sono naturalmente esclusi i missili nucleari a grande gittata che costituiscono la "Forza Nuova"; nessun accenno ai missili a gittata intermedia, che in *Aquila Rossa* dovevano far parte della "Forza Aviatoria".

Queste sono le uniche novità rispetto al passato: è tutto. Merita di essere ricordata la chiusa di M., in linea con le antiche posizioni di un contestatore nato: "ci scusiamo d'aver introdotto nel tranquillo panorama [di oggi] questi temi di carattere turbativo: l'abbiamo fatto perché convinti che metterli a dormire sarebbe uno sbaglio: Ricordiamo l'epifonema pubblicitario: *Mentre voi dormite, la prammatica lavora (contro di voi)*". Come dire: l'Aeronautica in questo momento non può e non deve trascurare di far sentire le sue perplessità nei riguardi di un contesto dottrinale che ne potrebbe compromettere il futuro di Forza Armata autonoma.

\* \* \*

In conclusione, l'aspetto di maggior interesse delle *Sorti progressive* è, paradossalmente, il sostanziale e accentuato riavvicinamento di M. alle teorie di D. e all'Aeronautica. I suoi attacchi a D. sono virulenti come sempre; ma, alla fin fine, anch'egli non vuol

dimostrare altro che la preminenza dell'Arma aerea rispetto alle forze di superficie, la necessità di salvaguardarne l'autonomia e l'unità organica evitandone qualsiasi frazionamento, la necessità di accrescerne la consistenza. Nella ripartizione delle risorse tra Forze Armate – afferma M. – "bisognerà seguire il criterio che è meglio un carro armato di meno ma un aeroplano di più, è meglio una nave di meno ma un aeroplano di più"<sup>59</sup>. Che cosa di più ha voluto dire D. negli anni Venti? Una musica tanto gradita agli aviatori, quanto indigesta agli altri...

Così facendo, nell'ultimo periodo della sua vita egli – per usare un suo vocabolo preferito – "subentra" a D. quale difensore intransigente del diritto dell'Aeronautica a un autonomo sviluppo e quale interprete dei sentimenti, delle aspirazioni, delle diffidenze degli aviatori, alla cui insoddisfazione "per i rapporti organici e operativi con le forze di superficie" fa un significativo accenno<sup>60</sup>, pur accusandoli come al solito di non essere affatto immuni da quella che giudica la *tabe douhetiana*.

Calcando la mano, fa balenare il pericolo che l'Aeronautica si riduca "ad essere un organo logistico delle Forze Armate unificate, incaricato della preparazione del personale e del materiale, il quale poi sarà impiegato a discrezione dell'Esercito e della Marina". Questa volta, perciò, dirige i suoi strali polemici non più contro il vertice dell'Aeronautica del passato e del presente, ma quasi esclusivamente contro le forze di superficie, la loro mentalità, i loro (supposti) disegni di riassorbimento tacito dell'Aviazione.

Ciononostante, non si può parlare di inversione di rotta da parte di M.: si tratta solo di correzioni di rotta, di uno smussamento degli angoli polemici, forse dovuto alla consapevolezza che "sfoghi" come quelli di *Guerra agli inermi* non giovano alle sue idee e aumentano il suo isolamento, perché non gli guadagnano certo molte simpatie all'interno dell'Aeronautica e fuori: per il resto, si deve riconoscere a M. la massima coerenza. Ad esempio nelle *Sorti progressive* il concetto di "Aviazione subentrante" viene collegato alla preminenza dell'Aviazione sulle forze di superficie in qualsivoglia situazione operativa, fino a fare di quest'ultime delle forze ausiliarie: ma esso non è che lo sviluppo e se vogliamo, l'esplosione di idee già enunciate durante la guerra. Lo stesso avviene per tutte le altre

59. *Le sorti progressive*, Cit., p. 67.

60. *Ivi*, p. 11.

di M. del 1970, che affondano scoperte radici, da lui stesso sottolineate, negli anni Venti e Trenta e nella guerra, non senza qualche forzatura o dimenticanza.

Appartiene, a parer nostro, a tali forzature o dimenticanze il concetto di "*guerra disseminata*" con la connessa esigenza di aggiramenti verticali ecc., che ci sembra più adatto a una dottrina offensiva (quale non è quella NATO in Europa), che a una dottrina difensiva. M. nega di voler atteggiarsi a Maestro, di voler enunciare una dottrina, come aveva fatto D.: sta di fatto che quello da lui suggerito è un altro schema operativo rigido e come tale non sempre di possibile e conveniente applicazione. Se vuole veramente "*subentrare*" ovunque alle forze di superficie, in tale schema l'Aviazione deve *normalmente* (e non *eccezionalmente*, come continua a sostenere M. anche nelle *Sorti progressive*) intervenire nel campo tattico, a inevitabile discapito degli interventi strategici... Esigenza sulla quale, a parte la questione di "*chi comanda*" anche il Fante non avrebbe nulla da obiettare.

Comunque sia, la quasi immediata pubblicazione – sia pur con comprensibile presa di distanza – delle *Sorti progressive* da parte della "Rivista Aeronautica" dimostra, se non altro, che l'Aeronautica del tempo ha ritenuto la delicata problematica trattata da M. meritevole di divulgazione, dunque non priva di interesse e di qualche fondamento dal punto di vista teorico e dottrinale. Ci consola pensare che questo fatto abbia reso meno amari gli ultimi giorni del vecchio polemista, al quale tutti hanno sempre riconosciuto un grande ed esclusivo amore per la sua Forza Armata.

"Non v'è più olio nella lucerna: Bona nocte, mastro Meo", scrive M. nella penultima pagina, presagendo l'ormai vicino trapasso. Ebbene, la Sua Forza Armata gli ha augurato la buona notte nell'unico modo a lui gradito: riconoscendo, con la pubblicazione delle *Sorti progressive*, la validità del Suo ultimo apporto di pensiero e, con esso, dell'intera Sua opera, da noi qui riproposta.

(F. B.)



PARTE TERZA

PRO E CONTRO MECOZZI:  
I GIUDIZI DEL DOPOGUERRA  
(1947-1953)





## INTRODUZIONE ALLA PARTE III

*Di volta in volta e quando lo abbiamo ritenuto strettamente indispensabile, non abbiamo mancato di far notare al lettore le interfacce meno felici e più controverse e controvertibili degli scritti di M.*

*In aderenza agli intendimenti inizialmente espressi (Cfr. Introduzione al Vol. I) ci asteniamo, perciò, da giudizi organici, categorici e esaustivi sull'effettiva valenza del suo pensiero, che come quello di tutti gli autori ha luci e ombre.*

*Riteniamo piuttosto di fare cosa utile e di agevolare l'autonomo giudizio del lettore riportando per intero, qui di seguito, gli scritti di alcuni generali dell'Aeronautica del dopoguerra che in tutto o in parte trattano delle concezioni di M., e anche la corrispondenza di qualcuno di essi con lo stesso M.. Si tratta di una documentazione assai interessante ma pubblicata dalla "Rivista Aeronautica" parecchi anni fa, dunque oggi poco accessibile e poco nota alla massa dei Quadri e agli stessi studiosi: ragione di più per riproporla.*

*Oltre a non essere concordi, i giudizi qui riportati spesso implicano dei raffronti con le contrapposte teorie douhetiane. Anche per questo intendiamo applicare nel modo migliore un principio al quale ci siamo sempre attenuti: non limitarsi a presentare l'opera di un autore nuda e cruda, ma agevolarne la comprensione e valutazione inserendola nel contesto del suo tempo e prendendo in esame le principali interpretazioni – coeve e postume – del suo pensiero.*

*Per ultimo, va sottolineato il valore storico di questi giudizi, dovuti a ufficiali piloti di grado elevato che in gran parte hanno vissuto – e pagato – di persona le vicende dell'anteguerra e della guerra, insieme con quelle – anch'esse traumatiche – della ricostruzione morale e materiale delle Forze Armate dopo il 1945, in un contesto estremamente difficile.*

(F. B.)

# I

## GIULIO COSTANZI, "MEMENTO TRA PASSATO E AVVENIRE" (*"Rivista Aeronautica"*, n. 2, 1953)

*Il generale del genio aeronautico Giulio Costanzi, compilatore delle più importanti voci aeronautiche sull'Enciclopedia Italiana degli anni Trenta, scrive questo articolo quando il generale Giuseppe Santoro è ancora direttore della "Rivista Aeronautica" e M. ne è ancora redattore.*

*Si tratta dello scritto più antidouhetiano – e più mecozziano – che sia comparso sulla rivista. L'autore estende le sue critiche anche alla condotta della guerra aerea italiana nel 1940-1943 (a suo giudizio ispirata da D.), dando particolare risalto alla sua "teoria delle carenze" citata anche da M. nei Quattro compi-*

*ti delle ali armate (Cfr. Vol. I, Parte II, Cap. IX, p. 284) e mirante a contrapporre al bombardamento indiscriminato dei centri demografici degli interventi selettivi su obiettivi di ridotte dimensioni ma di particolare importanza per la preparazione e l'alimentazione della guerra: interventi che – superfluo rilevarlo – può fare solo l'aviazione d'assalto.*

*Nelle note il Costanzi fornisce, inoltre, interessanti particolari sui suoi scritti anche inediti e su quelli di M.*

(F. B.)

Cerchiamo di ricordare noi che siamo ancora vivi, noi che abbiamo veduto con i nostri occhi ed udito con le nostre orecchie, poiché quelli che verranno dopo avranno solo i giornali, le riviste ed i diari più o meno ammaestrati per ricostruirsi la storia e se la accomoderanno a modo loro.

Alla fine del primo decennio di questo secolo la possibilità di utilizzare le macchine aeree in guerra era, presso a poco, la seguente:

Il dirigibile aveva già fatto alcune notevoli prove e poteva, anche nello immediato avvenire, avere un qualche utile impiego, specialmente per la mancanza di artiglieria adatta al tiro contro di esso.

L'aeroplano si andava affermando brillantemente, ma era ancora assai indietro rispetto al primo: basta il fatto che, solo due anni dopo, nel 1912, verso la fine della guerra italo-turca, fu possibile attrezzare un dirigibile M per andare eventualmente a bombardare... Costantinopoli, mentre non si sarebbe potuto neppure pensare ad una impresa simile con l'aeroplano.

All'epoca dalla quale iniziamo queste note il Maggiore di Stato Maggiore Giulio Douhet conduceva una fiera campagna contro l'allora Col. Moris, preposto ai servizi speciali del Genio Militare ed in

particolare a quello dell'Aeronautica, attribuendogli il partito preso di preferire il dirigibile (che, secondo lui, non poteva servire a nulla), all'aeroplano che aveva dinanzi a sé l'avvenire.

Il Moris, d'altra parte, avendo la responsabilità del presente e del prossimo futuro, riteneva il dirigibile già utile alle applicazioni di guerra, come emerge dall'ora citato ricordo, e ne spingeva con fervore gli studi e le costruzioni, pur non trascurando l'aeroplano. Che non lo trascurasse lo prova il fatto che fino dal 1909 egli andò a Parigi per assistere alle prove dei fratelli Wright, *volò con essi*, e li accaparrò come istruttori per aprire, col denaro suo e di altri mecenati italiani (l'ambiente direttivo militare era ancora, come vedremo, profondamente scettico in proposito) una scuola di pilotaggio a Centocelle, dalla quale uscirono i primi piloti italiani Calderara e Savoia.

Scoppiata nel 1911 la guerra italo-turca, tanto gli aeroplani quanto i dirigibili vi presero parte; l'impiego bellico degli uni e degli altri, se costituì un primato per l'Italia e se fu molto istruttivo, non fu certo altrettanto utile dal punto di vista militare, dato il tipo di guerra che si combatteva, nella quale c'era poco da vedere e meno da offendere.

Il Douhet continuava i suoi attacchi ed il Moris, forse col segreto proposito di vedere come se la sarebbe cavata in un posto dove si doveva *fare* e non solo criticare, lo fece nominare comandante del Battaglione Aviatori.

Noi che vogliamo togliere al Douhet tanti meriti che altri gli attribuisce, dobbiamo lasciargliene uno, quello cioè di essere stato tra i pochi ufficiali di Stato Maggiore a credere, fino dal principio, alle possibilità militari dell'aeroplano; però ci credeva a modo suo, come vedremo dopo, mentre il Corpo di Stato Maggiore non ci credeva affatto; non solo allora, ma anche parecchio tempo dopo, perfino durante il 1° anno della prima guerra mondiale<sup>1</sup>.

La teoria del Douhet sull'impiego dell'Aviazione si andò concretando fino dall'inizio della prima guerra mondiale e si può riassumere nella sua formula favorita: «*Resistere alla superficie, fare massa nell'aria*».

1. Per dimostrare quanto ora ho asserito non mi valgo solo dei miei ricordi, ma cedo la parola alla Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle spese di Guerra (Atti parlamentari n. 21 pag. 258 - Febbraio 1923). Tale documento ufficiale dice:

«Convinzione diffusa nelle Forze Armate del tempo era che la Aviazione non potesse avere alcuna importanza militare; cessata la guerra libica, le limitazioni dei mezzi finanziari concessi all'Esercito si ripercossero in special modo sull'Aeronautica, malgrado gli sforzi di coloro che, avendo sempre vissuto in essa, dalle prove fatte in Libia avevano tratto la certezza che, col perfezionamento del personale e con i mezzi necessari, l'Aeronautica avrebbe potuto avere un importante impiego nella guerra futura».

«Si giunse così al 1914 e non valse, nel secondo semestre, lo scoppio della conflagrazione europea. Nel dicembre di quell'anno, malgrado i già conosciuti notevoli risultati dell'Aviazione tedesca, l'allora Col. Moris, pur avendo lottato con tutte le sue forze e con ammirevole tenacia per ottenere i fondi, dovette giungere fino alla formale presentazione delle sue dimissioni perché fossero, tra il 25 e il 31 dicembre, promessi i mezzi finanziari allo scopo di una sia pure rudimentale preparazione bellica. Tali mezzi furono solo nel febbraio 1915 stanziati, per un complesso di quattro o cinque milioni».

«È poi da aggiungere, a riprova delle difficoltà incontrate per ottenere stanziamenti, che la resistenza corrispondeva al poco o nessun conto che lo stesso Comando di Stato Maggiore faceva dell'Aeronautica».

«Il Corpo di Stato Maggiore infatti nelle Istruzioni riservatissime emanate per la preparazione dell'Esercito e contenute in un grosso fascicolo, con dettagliate disposizioni per tutti gli Enti e Corpi, aveva all'Aeronautica dedicato meno di una mezza pagina».

«Circa la ripartizione dei 194 milioni, accordati nel 1914 al Ministero della Guerra, il Corpo di Stato Maggiore scriveva: Per quanto riguarda l'Aviazione non indico nessun assegno perché essa deve essere aiutata solo moralmente».

«Il Corpo di Stato Maggiore espresse chiaramente l'opinione che l'Aviazione non poteva rendere utili servizi e quindi era inutile dedicarvi energie di persone e di denari; fu infatti ordinato di limitare le attività al puro sfruttamento di ciò che esisteva».

Fortunatamente vi fu una previdente iniziativa da parte dei dirigenti dell'Aeronautica (Col. Moris), i quali prepararono come poterono le cose per il tempo in cui la tragica realtà dei fatti mutò i 5 milioni negati al Moris nel dicembre 1914 nei 300 del giugno 1917 e nel miliardo del settembre pure 1917.

La massa nell'aria consisteva, secondo lui, nella creazione di una formidabile forza aerea da bombardamento, preparata a detrimento di tutte le altre Forze Armate, anche di quelle aeree da caccia e da ricognizione, e destinata a deprimere il morale dell'avversario col distruggergli intere città, praticando quella che ora si direbbe «*bombardamento a tappeto*», fino ad imporre la resa.

Se si cerca nei suoi scritti, si può trovare anche la finalità della disorganizzazione dei mezzi di resistenza e, tra questi, le industrie necessarie alla guerra. Ma tali scopi appaiono solo in linea secondaria; scopo fondamentale per il Douhet era la distruzione del territorio avversario, fino a piegare la resistenza e a ottenere la resa.

Intanto i punti deboli della teoria del Douhet possono essere riassunti nei seguenti:

- 1 - Ammetteva implicitamente che una delle parti avesse adottato la sua teoria, creando una forza aerea da bombardamento tanto preponderante da acquistare subito il dominio dell'aria per agire a suo piacimento, mentre l'altra parte era restata... a guardare. Se ciò non fosse avvenuto, tutto il castello da lui ideato crollava.
- 2 - Attribuiva all'arma aerea un potere esclusivo e decisivo tale da affidare ad essa soltanto la decisione della guerra. Ora non è mai accaduto che un'arma nuova abbia abolito le preesistenti; si è aggiunta solo ad esse. La bomba atomica decise la guerra col Giappone, perché questo non la aveva ancora e principalmente, perché era stremato di forze, sicché colse l'occasione delle bombe di Hiroshima e di Nagasaki per arrendersi con onore<sup>2</sup>.

2. Se non vogliamo sottoscrivere alla perentoria affermazione dei Comandanti di Fanteria, che la guerra la decide sempre il Fante, anche se aviotrasportato, occupando materialmente il territorio avversario, purché comunque l'esercito nemico sia distrutto, dobbiamo però riconoscere che la Forza dell'Aria, da sola, non potrà mai ottenere la decisione.

Contro la tesi dei Fanti si oppone l'esito della guerra 1914-18, quando l'esercito tedesco aveva ancora una potenza non disprezzabile, ed occupava parte notevole del territorio avversario, eppure dovette arrendersi?

Contro la tesi dei Fanti si oppone l'esito della guerra 1939-45, quando il Giappone occupava ancora vasti territori con un esercito ancora forte, eppure dovette arrendersi?

Ma contro la tesi dell'Aviazione si oppone che certamente non si dovette ad essa la vittoria nella guerra 1914-18 e non certo essa poté ottenere la resa dell'Inghilterra, nella tipica,



- 3 - Come teorico militare confondeva il lontano avvenire prognosticabile con la realtà presente o prossima futura. È una cosa ben diversa fare il Verne nei libri e nelle riviste ed essere il capo responsabile di una organizzazione militare ed agire come tale.
- 4 - La sua teoria, applicata nella guerra realmente combattuta, si dimostrò inefficiente.

Disgraziatamente era una persona intelligente, abbastanza abile polemista e buon parlatore, sicché seppe procurarsi un largo seguito in Italia e fuori.

I fanatici delle teorie del Douhet ammirano anche la sua antiveggenza nel proclamare l'errore della via del più leggero e la necessità di abbandonarla subito. Questa necessità non era poi tanto urgente quando egli la predicava nel 1911; infatti, *ancora nel 1918*, i 5 dirigibili al fronte rovesciarono mensilmente sul nemico più tonnellate di esplosivo di quello che non facessero i 500 aeroplani quotidianamente efficienti, sempre al fronte, negli stessi periodi di tempo (vedi Boll. del Com. Supr.). Aveva dunque ragione il Moris a non seguire nel 1912 i consigli del Douhet e aveva tanta ragione che nel 1927 un dirigibile italiano poté andare al polo e dopo gli Zeppelin fecero il giro del mondo.

Mette conto di esaminare le applicazioni delle sue teorie alla guerra realmente combattuta, quando egli divenne, nel 1917, il vero capo dell'Aeronautica, non al fronte ma a Roma.

C'era stato Caporetto, era caduto Cadorna, Douhet era uscito dal carcere militare cui era stato condannato per avere inviato, lui Capo di Stato Maggiore della Zona Carnia, al Deputato Bissolati, un memoriale segreto contro l'opera del suo superiore Cadorna.

Come succede sempre nelle rivoluzioni e nelle mezze rivoluzioni come quella che scosse allora l'Aeronautica, salirono al potere quelli che avevano più vocato e criticato, quasi che la capacità alla critica dia garanzia di capacità all'azione. Si era creato un Commissariato Generale per l'Aeronautica con la disponibilità di un miliardo (di allora) contro i cinque milioni negati nel 1914 al Moris.

*segue*: nota n. 2

caratteristica situazione strategica con bombardamento indiscriminato e spietato, durata ben nove mesi, di strenuo douhetismo, dal 25 giugno 1940 al 6 aprile 1941 (confronta l'analisi che osò farne il Mecozzi, *guerra durante*, nell'opuscolo «riservato agli ufficiali» e dopo poco ritirato dalla circolazione supplemento alla Rivista Aeronautica del dicembre 1941 a pag. 9 nel paragrafo «L'offensiva aerea germanica contro l'Inghilterra»).

Commissario fu l'On. Chiesa, brava persona, che non aveva però una competenza specifica in materia aeronautica (il che è spesso elemento di primo ordine per essere designato a dirigere un Ente). Egli, un po' per le idee dominanti nell'ambiente industriale milanese da cui proveniva, un po' per suggestione del Douhet, volle rappresentare l'antitesi del passato. Abbracciò la tesi douhetiana, quindi bombardamento a tutto spiano. Chiamò il Douhet al suo fianco per risolvere subito la guerra col bombardamento.

I bombardieri non dovevano aver bisogno di scorta da caccia, perché, agendo a massa, si difendevano da sé; la ricognizione era inutile come la caccia: luminosa antiveggenza del futuro da parte del Douhet che lo portò a prevedere non solo quello che non accade nel 1918 ma quello che non è ancora avvenuto nel 1953, visto che, anche dopo la seconda guerra mondiale, esistono ancora la caccia e la ricognizione!

Inutilmente chi scrive, inviatogli a posta dal fronte, gli diceva: Noi siamo sul Piave; gli aeroplani da bombardamento attuali e quelli in ordinazione hanno un raggio di azione che non raggiunge neppure l'Isonzo. Vogliamo forse usarli a spianare le nostre città del Friuli per accoppiare 20 o 30 austriaci imboscati nei Comandi di retrovia? oppure li adopereremo contro le truppe nemiche che non sappiamo dove sono perché non si vuole la ricognizione? Al fronte chiedono ricognitori che segnalino le posizioni, i movimenti ed i preparativi del nemico ed i caccia che tranquillizzino le truppe e diano ad esse la sensazione che c'è qualcuno a proteggerle dalle offese dall'alto; non desiderano il bombardamento che, dicono, serve solo a fornire l'argomento per il comunicato quotidiano del Comando Supremo.

Douhet fu sordo ad ogni ragionamento, ossessionato dalla sua idea ordinò 3900 trimotori Ca 5 e preparò l'ordinativo di 10.000 (numeri strabilianti per l'epoca), quando questo tipo di velivolo *esisteva solo sulla carta*. Nessun prototipo era stato costruito né esistevano ancora le prove statiche di esso: per di più anche i motori, i Liberty americani, erano di tipo nuovo e non omologati. Era ed è noto quanto tempo occorreva ed occorre per mettere a punto un prototipo, prima della sua riproduzione in serie; egli saltò a piè pari tutta questa fase lunga e necessaria e fece l'ordinativo di cui sopra. Si iniziarono le costruzioni in grande stile in Italia e in Francia, ma vennero fuori irreparabili deficienze tecniche, sicché apparve, a chi si intendeva di certe cose, tutta la improntitudine di un così grande ordinativo, non solo *errato nel concetto*

*programmatico, ma imprudente nella esecuzione e pericolosissimo, perché su esso si fondava tutto il prossimo avvenire di guerra dell'Aeronautica italiana.*

Nell'estate del 1918 la situazione di questa stava per divenire estremamente critica. I nuovi aeroplani da bombardamento non avrebbero potuto volare; i vecchi Ca 3, che tutti i piloti gradivano, non potevano essere più riprodotti perché, in vista del nuovo programma adottato, era stata abbandonata da tempo la produzione dei motori necessari per essi, mentre i Liberty non erano a punto e non avrebbero potuto essere installati sui Ca 3. La ricognizione e la caccia erano state trascurate, per quanto costituissero le sole specialità richieste, come già detto, dalla Unità combattenti. Dagli alleati nulla da sperare; i Francesi ci avevano venduti 300 Spad da caccia, rifiutati dalla loro Aviazione perché perdevano il motore in volo.

Se non fosse sopravvenuta la Vittoria ci saremmo trovati, nel 1919, per opera del Douhet in questa tragica situazione; senza il tanto decantato bombardamento (che anche se ci fosse stato non avrebbe servito a nulla), senza ricognizione e senza caccia, perché, secondo il concetto del Douhet, queste specialità erano inutili.

Con la vittoria e la pace nessuno pensò a chiedere conto a lui del denaro speso e della crisi nella quale aveva precipitato l'Aeronautica italiana. Egli non si accorse o non volle accorgersi dell'errore in cui era caduto e del disastro che aveva preparato. Continuò ad imperversare con maggior lena in articoli, libri, e persino romanzi. Profittò dell'avvento del Fascismo per conquistarsi facili proseliti tra i giovani gerarchi affascinati dalle possibilità della nuova arma e, purtroppo, la sua teoria divenne direttiva di governo.

La nefasta propaganda delle sue idee si era diffusa fuori d'Italia tra gli alleati ed aveva portato, negli inizi del 1918, alla costituzione, in Francia, della cosiddetta «*Armata aerea indipendente*», formata da squadriglie da bombardamento francesi, inglesi, americane e italiane, comandate dal generale inglese Trenchard, che si era assunto il compito di fare la guerra terroristica per proprio conto (si chiamava perciò «indipendente»).

Il bell'impiego fatto da questa unità risulta dall'episodio seguente: nella primavera del 1918 il fronte inglese era stato sfondato dai tedeschi; la Bertha sparava dal Marzo su Parigi. In una seduta del Consiglio di Guerra Interalleato erano presenti i capi delle Aeronautiche combattenti e cioè il Gen. inglese Sykes, l'americano Foulois, il francese Duval; chi scrive rappresentava il Comando Generale dell'Aeronautica Italiana; era presente anche il Gen. Trenchard.

Il Gen. Duval investì violentemente il Gen. Trenchard presso a poco con queste parole: «Mentre la terra francese è invasa dal nemico ed i nostri ricognitori segnalano le direttrici di invasione nereggianti di truppe nemiche in marcia, che sarebbe così facile attaccare con le vostre bombe, voi giuocate alla guerra e la fate per conto vostro; vi divertite a bombardare Treviri e Magonza ed eccitate la rappresaglia su Parigi perché Londra e New York sono lontane!».

Ed effettivamente era così: non fu certo la Forza Aerea Indipendente che arrestò l'avanzata tedesca, fu invece la estrema rarefazione dei mezzi da parte germanica.

Chi difende le teorie di Douhet dirà che l'insuccesso di questo tentativo non è una prova della infondatezza delle medesime ed ha ragione; però esso dimostra la particolare *forma mentis*, estremamente pericolosa in un ufficiale di Stato Maggiore, cioè il falso apprezzamento delle possibilità dei mezzi che adopera e la stolta volontà di applicare le proprie concezioni futuristiche, a qualunque costo, al presente, confondendo le possibilità di un lontano avvenire con la realtà in atto.

Questa assenza della tempestività della azione si era rivelata a chi sapeva vedere, nell'abisso in cui aveva spinto l'Aeronautica Italiana.

Errori del genere di quelli commessi dall'Armata Aerea Indipendente nel 1918 furono ripetuti *ad abundantiam* anche durante la seconda guerra mondiale, sempre sotto lo stimolo delle sunonlodate teorie<sup>3</sup>.

3. Anzi talvolta sembrò che il Comando delle Forze Aeree avesse assimilato i punti più erronei della teoria douhetiana, applicandoli nelle condizioni più propizie a metterne in evidenza l'errore.

Donde una lotta tra l'Aviazione e le altre due Forze Armate d'una stessa nazione, queste a chiedere l'intervento aereo in proprio ausilio, quella a negarlo pertinacemente... fino al giorno in cui gli eventi la costringevano suo malgrado ad acconsentire.

E così i Capi dell'Aviazione d'allora (qui parliamo specialmente ma non esclusivamente dell'Italia) hanno adesso sotto-mano il loro alibi, ed esclamano: — non è vero! — ogni volta che si contesti loro di aver impiegato l'Aviazione in inutili operazioni di carattere largamente strategico (o peggio di prestigio), quando invece sarebbe stato indispensabile adoperarla in appoggio, talvolta strettamente tattico, delle forze armate di superficie.

«Non è vero» sul fronte occidentale; «non è vero» in Grecia; «non è vero» in Libia; «non è vero» sulla Manica...

Eppure sembra proprio vero. Basta leggere i Comunicati ufficiali che, anche se spiegabilmente bugiardi in fatto di perdite nostre e nemiche, in quell'argomento possono far testo; (vederne gli estratti che la Rivista Aeronautica pubblicò e poi raccolse in dieci fascicoli sotto il titolo: «L'Aviazione in evidenza nei Comunicati di guerra»).

I bombardamenti terroristici indiscriminati propugnati dal Douhet ed attuati nella seconda guerra mondiale, specialmente dagli Americani, contro le popolazioni civili delle città e contro i monumenti di insigne importanza storica (es. Montecassino) furono non solo delle male azioni, ma anche azioni inutili il che è di per sé una grave condanna di immatura preparazione militare in chi le ordinava.

Più una popolazione è tartassata, più è giù di morale, meno è capace di imporsi ai propri dirigenti. Le rivoluzioni le fanno coloro che stanno bene perché vogliono star meglio, non quelli che stanno male perché sono demoralizzati e non hanno la forza di muoversi.

A che servì la distruzione di Berlino e delle altre città tedesche? Non agì sulla produzione che nel 1944 fu superiore a quella del 1938 e non determinò il collasso<sup>4</sup>. La Germania perdé non per la distruzione

*segue*: nota n. 3

Confronta anche il Mecozzi: «L'Aviazione Italiana in questa guerra» in Rivista Aeronautica a. 1942 n. 5 [riprodotto in Vol. I, Parte III, Cap. IX, p. 394 - N.d.C.]. Nell'articolo, scritto nella fase più acuta del conflitto, L'A. condivide con giustificazioni, plausi e retorica varia le amare verità che voleva pubblicare; ma un lettore avveduto non poteva restare illuso. Vederne il par. 4 «L'Aviazione riempie i comunicati», che comincia causticamente: «L'iniziativa in senso strategico di mettere in moto tutti i teatri operativi (comunicato n. 5 del 16 giugno) è partita da noi, *anelanti di gloria* comunque, per ciascun comandante di scacchiere, per ciascun aviatore di grido nelle imprese di prestigio».

E poche righe sotto: «Lo avere mezzi aerei scarsi impone adoperarli con criteri diversi da come si adoprerebbero se fossero abbondanti».

Vedere le azioni di prestigio nei comunicati n. 75 (Gibilterra), n. 95 (Giaffa), nn. 82, 92, 94, 107, 112, 115 (Caifa), n. 135 (Isole Bahrein).

Vedere nell'articolo sopra citato a pag. 24 (pag. 14 dell'estratto), seconda colonna: «... la nostra Aviazione nello scacchiere greco, dapprima (comunicati nn. 144, 148, 149) bombardò quasi esclusivamente obiettivi lontani, fino a Salonicco, fino a Creta; poi sempre più dette la prevalenza ad obiettivi vicini, alle rotabili, ai baraccamenti, alle truppe sui costoni, e perfino alle batterie».

*Ma mentre l'incertezza durava, l'Esercito greco poteva, in tutta tranquillità, fare le marce di radunata sulle poche e ben note strade della Grecia, raccogliendosi indisturbato, al confine greco-albanese, contro le nostre truppe.*

4. Qualunque affermazione sintetica e non corredata simultaneamente di dimostrazioni e di prove può essere giudicata «superficiale». Questa mia affermazione avrà tale sorte. Ma sul pro e sul contro della sua rispondenza al vero sono stati scritti quintali di libri, specie in America ed in Inghilterra. Non posso far altro che rimandare il Lettore alla loro consultazione.

delle sue città, ma perché l'Esercito era esaurito per le gravissime perdite sofferte in Russia<sup>5</sup>.

La prima nazione a sopportare la esperienza del tipo di guerra sostenuto dal Douhet fu proprio l'Italia (poiché i bombardamenti tra Germania e Inghilterra furono rappresaglie reciproche ed anche queste non conclusero nulla ai fini bellici). Quando qualche italiano protestò ne ebbe una logica, precisa e giusta risposta: Di che vi lamentate voi? Non abbiamo noi forse applicato il tipo di guerra patrocinato dal vostro Douhet e dai vostri dirigenti, tipo di guerra che voi non avete fatto solo perché non avevate la forza per praticarlo? <sup>6</sup>.

5. Qui naturalmente potrei citare gli scritti russi sull'argomento. Ma siccome la verità è adesso soltanto occidentale, darei buon gioco a chi volesse confutarmi.

A proposito di confutazioni, in qualunque argomento, colgo l'occasione per avvertire che forse le leggerò, *ma mi propongo fin d'ora di non replicare, perché non ho più l'età adatta ad affannarmi con le polemiche.*

Scrivo qui quella che credo sia la verità, e lodo chi vorrà farne tesoro; chi invece voglia proseguire a giurare su altre verità si serva pure.

6. Qualcuno di coloro che in Italia poterono influire sulla preparazione e sulla condotta della guerra, assicura che, nonostante il douhetismo ufficialmente proclamato, le direttive concrete non furono douhetiane, e che, in particolare, le Forze Aeree italiane mai si proposero di bombardare città nemiche.

A mio parere questo comportamento non può essere un vanto.

Preparare gli spiriti degli Aviatori ad un determinato metodo di guerra aerea, anzi inculcare la *dottrina ufficiale* anche con mezzi energici (alcuni ufficiali subirono danni di carriera per affermazioni contrastanti tale disciplina intellettuale) e poi emanare direttive non conformi alla Dottrina, è uno strano modo di governare le intelligenze dei gregari e di prepararsi ad utilizzare l'opera loro.

Qualche episodio che si narra dà un'idea di quello che accadeva. Per esempio un giorno fu domandato al Comandante dell'Aviazione del settore perché non provvedesse contro le camionette inglesi che, facendo scorrerie ed incursioni sul deserto, arrecavano qualche danno ma specialmente parecchio fastidio, perché innervosivano le nostre truppe, le quali non avevano mezzi simili da opporre e chiedevano l'intervento aereo.

Il Comandante logicamente rispose che non sarebbe stato un impiego «ortodosso». A ciò fu replicato che ortodossia o non ortodossia bisognava provvedere. Dopo che il Comandante provvide... Ma con i mezzi di cui disponeva che erano i grossi bombardieri e gli inadeguatamente armati cacciatori.

Dunque non solo era mancata da parte dello Stato Maggiore la preparazione degli intellettuali in sottordine ad eventualità diverse da quelle ortodosse (il preconetto dottrinale irretiva l'azione concreta) ma soprattutto era mancata la preparazione dei mezzi idonei ad una guerra non conforme a quella tale ortodossia.



Non è da dubitare che, anche senza i suggerimenti del Douhet, le suddette azioni avrebbero avuto luogo lo stesso, però da lui derivò la parvenza di una giustificazione scientifica ad un'opera incivile ed antimilitare.

Le idee da lui sostenute fecero un gran male al mondo e specialmente all'Italia, perché furono adottate da Stati Maggiori che si ispirarono a concezioni regressive, caratteristiche delle guerre barbariche e non a concetti moderni. Tali concezioni risalgono alle epoche lontane nelle quali il vincitore sterminava i popoli vinti o li traeva in schiavitù, dopo di averne rase al suolo le città. E questo diciamo non perché si voglia sostenere una specie di guerra filantropica nella quale, mentre si uccidono a centinaia di migliaia i giovani, si debbano rispettare le consuete donne e i non meno consueti vecchi e bambini del giornalismo quotidiano, ma perché l'unico scopo della guerra, quando si fa, *deve essere la vittoria che è vittoria solo quando il vinto è in grado di pagare le spese della guerra.*

Non è fuori posto notare che il vero vincitore della seconda guerra mondiale, la Russia, è proprio l'avversario che non solo è stato dichiaratamente avverso alla guerra terroristica indiscriminata, così cara al Douhet, quando gli altri per principio o per rappresentanza l'avevano già adottata, ma mai la praticò, neppure per questa ultima ragione; anzi lo stesso Stalin ammonì, durante il conflitto, gli alleati che il *terrori-*

*simo aereo* era un mezzo militarmente *inadeguato* al conseguimento della vittoria<sup>7</sup>.

Certamente Stalin non lo diceva per tenerezza verso le vittime, ma per la chiara visione delle cose.

La Russia invece applicò, come la Germania nel primo tempo, i metodi dell'altra scuola italiana della quale voglio ora parlare.

Nel terzo decennio di questo secolo era nata, e maturava un'altra Scuola, quella dell'allora Maggiore ora Generale Amedeo Mecozzi, che aveva fatta la Campagna 1915-18 come pilota ed aveva quindi partecipato personalmente alle azioni di guerra. Ufficiale di soda cultura e di alta intelligenza, non ragionava sulla base di schemi teorici, ma per la conoscenza profonda di quello che si poteva chiedere e di quello che poteva dare una macchina che egli aveva adoperato, come gregario e come comandante, nella guerra realmente combattuta.

Il Maggiore Mecozzi si era fatto sostenitore di quello che egli chiamò «volo rasente», ossia dell'offesa effettuata giungendo sugli obiettivi a bassissima quota, alla quale egli attribuiva il massimo rendimento.

Questo *metodo d'azione* corrispondeva anche ad una particolare scelta degli obiettivi da colpire, che a suo parere non erano le grandi città, bensì i bersagli di grande

*segue*: nota n. 6

Coloro che, pur d'aver ragione ad ogni costo, hanno pronto lo sgambetto alle più disarmanti verità, direbbero che la deroga alla dottrina derivava dal carattere speciale di quella campagna.

Gli epigoni del Douhet chiamarono e chiamano allo stesso scopo elusivo: «speciale» la guerra in Spagna, dove le popolazioni e le industrie non erano bombardabili; «speciale» la campagna di conquista dell'Etiopia, dove non v'erano industrie nemiche né popolazioni da far cedere psicologicamente; «speciale» naturalmente la campagna di perdita dell'Africa Orientale; «speciale» la campagna di Russia, per la situazione geografica e climatica; «speciale» la campagna di riscossa della Russia, come vedremo in seguito; «speciale» la campagna in Libia, dove le industrie e le città egiziane dovevano per buone ragioni essere rispettate; «speciale» la campagna dei «liberatori» in Italia, dove bensì costoro non rinunciarono a bombardare le città patrimonio dei loro nuovi amici, ma pure adottarono bombardamenti a tappeto nelle immediate vicinanze del fronte come a Cassino; e... «speciale» l'attuale campagna in Corea perché non si può bombardare... Pechino.

Delle due l'una: O bisognerà mettersi d'accordo per fare una guerra «normale», creata a bella posta onde legittimare finalmente la dottrina douhetiana, oppure bisogna rassegnarsi a preparare le forze aeree idonee anche alle guerre «speciali», che si ostinano a susseguirsi, e restare tali.

7. Anche su tale questione se i Russi siano stati più intelligenti o meno degli anglo-americani nella preparazione e nell'impiego dell'aviazione, si può dissertare a lungo.

Qualcuno asserisce che la Russia non fece la «guerra terroristica» perché non ne aveva i mezzi, e perché a distruggere le industrie (benzina sintetica, aeroplani, ecc.) e le ferrovie ci pensavano gli alleati.

È facile rispondere sul perché la Russia non aveva quei mezzi (pel bombardamento indiscriminato) ma, aveva invece in abbondanza gli altri mezzi aerei per l'appoggio alle forze terrestri.

Fu proprio perché i Comandanti russi avevano concretato un loro concetto d'impiego, e coerentemente con esso avevano preparato i mezzi da impiegare e l'impiego effettivo.

Non della stessa coerenza ci possiamo vantare come ho chiarito nella nota 6.

In quanto al secondo perché (ossia a distruggere le città, le industrie e le ferrovie pensavano gli Alleati) esso a filo di logica non può coesistere col primo (o l'uno o l'altro).

In ogni modo sappiamo bene (anche a nostre spese) che la strategia americana propende pel Douhetismo (loro preferiscono chiamarlo Deseverskismo). Lo hanno saputo le popolazioni di Hiroshima e di Nagasaki. Nel paese del sole cadente oggi la lotta fra i seguaci del De Seversky e gli oppositori è più viva che mai, giacché i primi si appoggiano anche alle idee politico-militari del Taft e a potenti interessi industriali, oltre al naturale desiderio dei combattenti terrestri di rischiare quanto meno possibile il sacrificio di vite umane, e d'infliggere il minimo di disagi nel fango delle trincee (confronta nella Rivista Aeronautica a. 1952, n. 9, pag. 751; n. 10, pag. 847; n. 11, pag. 910).



importanza, anche se di estensione limitata, nelle città e fuori, su terra e su mare, nelle vicinanze del fronte di combattimento e nelle retrovie pur lontane dal fronte di combattimento, fin dove l'autonomia del velivolo potesse giungere; gli obiettivi «più redditizi», egli scriveva.

Tra gli obiettivi specialmente adatti al metodo d'offesa a volo rasente, egli poneva le vie di comunicazione, non solo per il loro grande valore militare, ma anche per la forma allungata, del tutto impropria al metodo d'offesa dalla quota elevata dei bombardieri, ed invece adatta ad un alto rendimento del volo rasente.

Siccome egli riteneva che quel metodo d'azione, contro i suoi obiettivi idonei, avesse bisogno di un tipo d'aeroplano apposito, più simile ad un aeroplano da caccia che ad un aeroplano da bombardamento, ed i suoi equipaggi avessero bisogno di un addestramento adeguato, egli concretò tali concetti nella proposta di costituire la specialità «aviazione d'assalto». Infatti, ottenne dal Ministro Balbo e dal suo successore di costituire successivamente un gruppo, uno stormo, una brigata e attuò esercitazioni e manovre<sup>8</sup>.

Il Mecozzi sosteneva che gli obiettivi, oltre ad una diversa importanza hanno pure una diversa urgenza, e che presumibilmente tra i più importanti e più urgenti stanno le forze armate *in atto*, di gran lunga preferibili alle forze armate *in potenza* (ossia armamenti in fabbrica o combattenti non ancora reclutati) anzi spesso, come obiettivi da offendere, le forze armate *in azione* prevalgono su tutti gli altri: cosicché l'intervento nel combattimento terrestre o navale sta tra le operazioni che richiedono l'aviazione d'assalto.

Ma ciò non elimina la opportunità d'operare anche contro obiettivi nelle lontane retrovie.

Scrivendo il Mecozzi: «anziché bombardare in quota una grande città nella quale siano comprese alcune officine, assaltiamo a volo rasente tali officine; anziché fare lo sforzo di schiacciare col bombardamento un grosso corpo, colpiamolo di precisione nel cuore».

Tutti i douhetiani si scagliarono contro il Maggiore Mecozzi, accusandolo di voler subordinare l'aviazione alle forze di superficie.

Tra i moltissimi articoli ch'egli scrisse, non gli valse pubblicarne uno nel quale chiarissimamente ribadiva il proprio pensiero integrale assolutamente conforme al principio dell'unità e dell'autonomia dell'aviazione (vedere in «Le Vie dell'Aria», anno 1935, numero del 17 febbraio).

8. Confronta il libro: MECOZZI, *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere*, Roma, 1935.

Ancora oggi, in qualche articolo o libro (anche in un libro recentissimo) si continua ad equivocare, e quel ch'è peggio a trarre in errore i giovani ufficiali; eppure i concetti del Mecozzi non sono ambigui, e la sua netta distinzione fra metodo d'azione, specialità d'aviazione idonea a quel metodo, scelta degli obiettivi redditizi, non si presta a confusione.

Il Mecozzi era giudicato un antidouhetiano perché obiettava (anche a prescindere da ogni considerazione umanitaria) che non si potranno mai avere (specie in Italia) forze aeree pronte e sufficienti ad attuare con successo i concetti di guerra terroristica puramente teorici del Douhet; invece fatta la scelta, caso per caso e tempo per tempo, dei più importanti e dei più urgenti tra gli infiniti obiettivi possibili, può largamente bastare alla loro distruzione di *precisione* un'aviazione d'assalto, creata con la stessa spesa disponibile per un'aviazione da bombardamento.

Nel corso del presente studio accennerò a singoli obiettivi di retrovia, ma voglio subito parlare di ciò che concerne le *forze di superficie in azione*.

La necessità della stretta collaborazione con le forze operanti sulla terra o sul mare era già stata intuita fino dal 1915, quando furono create le «Squadriglie di Aviazione per Artiglieria» (delle quali egli fece parte) e agirono con questa arma sia nella guerra di movimento sia in quella di posizione; si era cominciata a delineare anche una «Aviazione per Fanteria»; la Marina aveva già la sua.

La scuola del Gen. Mecozzi, chi sa perché, aveva contro i seguaci delle teorie del Douhet. Purtroppo si crede più a chi offra il *rimedio facile per la malattia difficile*<sup>9</sup> con ornata sicumera, che non alla seria espressione dell'intelligenza ponderata, spesso incapace di

9. Come si chiamano coloro che sulle pubbliche piazze vendono (o vendevano): *rimedi facili per le malattie difficili*?

Cercate la parola nel vocabolario.

Il «Dominio dell'Aria» era un *rimedio facile per vincere la guerra, che è un male difficile*.

La facilità del rimedio era tale che lo rendeva efficace nientemeno che in tre giorni (!).

(Confronta sulla Rivista Aeronautica a. 1930, n. 3 il famoso articolo del Douhet «La guerra nel 1936». L'anno era scritto così nelle bozze di stampa, ma fu sostituito da puntini dopo la revisione superiore).

La difficoltà della malattia è dimostrata dal fatto che è durata cinque anni (oggi si dice che le armi segrete tedesche non fossero un bluff, e che la guerra poteva anche finire diversamente).

Il danno che il malato credulone ne ha ricavato, lo conosciamo tutti (la guerra è stata perduta dall'Asse a causa del Douhet, durante i nove mesi della Battaglia d'Inghilterra).

mettersi in evidenza, se il vento della fortuna non la porti alla ribalta.

Di fronte all'esclusivismo del Douhet il Mecozzi, pur essendo agli antipodi con lui nella concezione della guerra aerea, non sosteneva affatto l'inutilità del bombardamento strategico, ma ne voleva un impiego ben diverso e noi ci permettiamo essere d'accordo con lui, anzi torneremo a delineare l'impiego che crediamo razionale, ripetendo quanto da anni abbiamo già scritto<sup>10</sup>.

Gli studiosi dell'Annuario vedevano forse nelle teorie del Mecozzi il pericolo di un ritorno alle specializzazioni della prima guerra mondiale, quasi una *diminutio capitis* della nuova arma e, quello che per loro era peggio, ma era un timore erroneo, un dissolversi alla cima della piramide gerarchica<sup>11</sup>.

10. La dottrina di guerra del Douhet non si esauriva nell'aberrante motto: «Resistere alla superficie per far massa nell'aria», e nel suggerimento del bombardare indiscriminato, come credono coloro che lo ammirano senza averlo letto.

Egli negava il diritto d'esistenza all'aviazione da caccia ed alla difesa contraerea, anzi beffeggiava l'una e l'altra arma (vedere «Il Dominio dell'Aria» - Mondadori 1932 - pagg. 45-50-133 ed altrove); negava e beffeggiava il bombardamento notturno (idem pagg. 55 - 157 ed altrove).

Egli prevedeva battaglie aeree fra squadre di grandi aeroplani, cosiddetti da battaglia, simultaneamente capaci di bombardamento e di combattimento (idem pag. 139 ed altrove).

Invece tali battaglie, con scarsa fantasia ricalcate sulle battaglie navali, non sono mai avvenute e non sarebbero potute avvenire.

Il Douhet affermava che l'Aviazione «destinata a facilitare od integrare azioni di guerra terrestre o marittima» (la chiamava «aviazione ausiliaria») era «*inutile, superflua e dannosa*», (ibidem, pag. 118 e seguenti ed altrove).

Invece, a parte l'impiego larghissimo che ne hanno fatto i Russi, tutti i belligeranti hanno avuto bisogno impellente ed inderogabile di tale Aviazione (Vedi la nota 12).

Egli prevedeva che la seconda guerra mondiale avrebbe avuto carattere *statico* e ne spiegava dottamente e non senza prosopopea le ragioni (ibidem, pag. 201 ed altrove).

Invece tutti sanno che è stato proprio il contrario, e molti avrebbero potuto facilmente prevederlo.

Come qualificare un generale, un pensatore, che scrive codesti enormi errori militari? e come qualificare i suoi epigoni ed i suoi ammiratori?

Il Mecozzi scriveva invece: «Chi immagina che la guerra terrestre futura sarà statica perché la passata guerra (1914-18) fu statica, non s'accorge che proprio l'Aviazione avrà il merito di ridarle il movimento». (Vedi: «Unità di dottrina» in Rivista Aeronautica a. 1935, n. 5).

11. Quest'affermazione che fa molto adirare chi resta, nonostante tutto, fedele alla dottrina douhetiana, non è inventata da me, è stata ripetuta infinite volte, non concerne solo l'aviazione ma anche le altre due forze armate, non riguarda solo le Forze Armate italiane ma anche quelle d'ogni altro paese,

Così sulle teorie del Mecozzi non si fece il rumore che si era fatto e si faceva su quelle del Douhet; il che era logico, visto che uno era un comandante di unità aeree e sapeva quello che potevano rendere, mentre l'altro era uno scrittore di cose militari che, nel suo studio, adattava le classiche norme, leggi ed aforismi appresi sui libri ed alla Scuola di Guerra, alle sue fantastiche concezioni.

U.S.A. compresi, dove le tre sorelle se la rimbalzano come una palla da tennis.

D'altronde l'adorazione dell'Annuario è una forma degenerativa dello «spirito di corpo»; che è un sentimento forse da coltivare nei più modesti gregari, ma è invece *pernicioso* nei gradi elevati, dove soltanto dovrebbero regnare il culto della verità e della obbiettività, lo studio spassionato nell'interesse collettivo delle tre Forze Armate per raggiungere una altissima efficienza comune, senza guardare a chi tocca la fetta più grossa della torta del bilancio o la soddisfazione maggiore degli allargamenti d'organico.

Qui debbo ancora citare il Mecozzi, che a torto fu accusato di non avere abbastanza a cuore l'unità e l'autonomia dell'aeronautica militare. Confrontare il libro: «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere» (Roma 1935) pag. 13, par. 44 - 45 - 46. Ma tutto il capitolo «Fondamenti - Concetti sintetici» merita di essere meditato, perché è davvero una sintesi feconda di *dottrina militare aerea*. Quivi è detto:

«La ragione principale e sufficiente dell'unità e dell'autonomia della forza armata dell'aria sta nel fatto che il suo campo di azione sovrasta egualmente terra e mare; non occorrono maggiori ragioni.

«La ragione principale e sufficiente della necessità di concomitanza alle azioni delle altre due forze armate sta nel fatto che il suo campo d'azione è in parte «esclusivo» perché le altre due non vi possono giungere, ma in parte è «comune» colle altre due forze armate; non occorrono maggiori ragioni.

«Essere «disponibile» per l'eventuale concomitanza equivale per la forza armata dell'aria a confermare che sono legittime l'unità e l'autonomia, non equivale al pregiudicarle; occorre impedire che le forze armate di terra e di mare traggano motivo dalla «indisponibilità» dell'armata aerea per chiedere una categoria apposita d'aviazione di cooperazione; è insidia alla unità ed all'autonomia dell'armata aerea il negarne la disponibilità allo scopo comune della vittoria comune. Insistere in tale negazione nel campo dottrinale porterebbe fatalmente nel campo pratico che, allo scoppio della guerra l'armata aerea verrebbe divisa e requisita dalle due forze armate di superficie come ausiliaria delle loro necessità incombenti.

«La guerra è unica e lo strumento è triplice, le forme e i modi della cooperazione variano cogli eventi, spetta all'unità di dottrina impedire che ciascuna delle forze armate faccia la guerra per conto proprio; ma le spetta anche impedire che l'una forza armata asservisca l'altra alle funzioni di ausiliaria e ne mortifichi così la potenza».

Oggi ci si può accorgere di quanto sagge fossero le considerazioni che abbiamo sopra riportato, oggi che la Marina riprende a chiedere le portaerei, e l'Esercito ricostituisc le sue Squadriglie per Artiglieria: però comincia, secondo noi, con un errore: quelle squadriglie non hanno bisogno di piloti ufficiali, ma di militari di truppa - di carriera - piloti: non guasta certo che siano comandate da ufficiali che siano anche piloti.

È giunto il momento di domandarsi: quale di questi due tipi di condotta della guerra aerea fu veramente efficace nella seconda guerra mondiale?

Nel primo periodo lo stile Mecozzi ebbe la più larga applicazione nelle magistrali azioni tedesche in Polonia, in Belgio, in Olanda, in Francia, in Norvegia ed in Russia. In queste campagne la guerra terroristica contro la popolazione civile non fu praticata; ebbe luogo invece la perfetta collaborazione delle forze aeree con quelle di superficie, di terra e, quando fu il caso, di mare.

È vero che i tedeschi adoperarono il bombardamento contro le città inglesi, ma lo fecero per rappresaglia quando gli inglesi cominciarono a bombardare le città tedesche. Posti i contendenti sulla strada della rappresaglia, le idee di Douhet s'affermarono<sup>12</sup> come applicazione, non come finalità. Erano dei dispetti, sia pur colossali, che gli avversari si facevano; ciò che anima i dispetti è l'irritazione: *con i dispetti e con l'irritazione non si vincono le guerre; si vincono invece con la fredda tenacia che persegue uno scopo e quello solo che l'uomo di genio sa che conduce alla vittoria.*

Furono distrutte da ambo le parti grandi città e capitali, ma né la distruzione parziale di Londra, né la quasi totale di Berlino e di altre città tedesche piegarono le resistenze degli uni e degli altri. Se non fosse intervenuto l'esaurimento delle forze germaniche come uomini, la guerra avrebbe potuto durare e ben altro avrebbe potuto essere l'esito dello sbarco se invece delle 24 divisioni nominali, striminzite e demoralizzate ci fossero state in Francia una novantina di divisioni in forma, come quelle del 1939 e 1940. Ciò che è accaduto nel caso vero e quello che avrebbe potuto

accadere in quello ipotetico, sarebbe avvenuto lo stesso senza la distruzione delle città.

Si è detto che non si nega affatto la necessità di una Forza aerea di bombardamento strategico, ma l'opera distruttiva di essa deve essere, diremo così, scientificamente condotta e limitata, perché sia veramente efficace, a quel settore, anzi, per esagerare, a quell'elemento soltanto che può produrre, il più rapidamente possibile, l'incapacità di combattere nel nemico.

Per concludere in questo campo, noi, per vecchia esperienza, riteniamo necessaria l'esistenza di una aviazione specializzata (il Douhet la chiamava quasi per spregio «ausiliaria», mentre è arma come tutte le altre (caccia, ricognizione, assalto, silurante), nel collaborare colle forze operanti in superficie per terra e per mare, al loro diretto appoggio direbbe il Mecozzi, *dipendenza* diremmo noi. Riteniamo necessaria del pari con una congrua forza da bombardamento, ma con finalità ben diverse da quelle pronosticate dal Douhet, finalità che, dopo vari anni, vogliamo qui ripetere.

I bombardamenti sporadici ed estemporanei ora su un nodo ferroviario, ora su un ponte, ora su una stazione, ora su una centrale elettrica o un porto, ora su truppe in marcia, eseguiti in base a notizie ed impressioni del momento, anche se veramente efficaci e non approssimativi, producono danni presto riparabili e, nel caso meno favorevole, subentrano a sostituire gli enti danneggiati altri enti analoghi.

Possono essere di immediato rendimento locale, durante il combattimento, ma non rappresentano obiettivi di vasta ripercussione e quindi vanno affidati all'aviazione che collabora con le forze di superficie, salvo casi eccezionali che chi comanda saprà individuare.

L'Aviazione da bombardamento strategico deve invece avere il compito di infliggere il colpo mortale, quello che mette a terra il nemico, togliendogli ogni possibilità di continuare a combattere. Ciò non significa che dovrà fare la guerra per conto suo, ma obbedirà al programma stabilito dal Capo.

Per raggiungere questo intento il piano delle operazioni strategiche aeree deve essere preparato da lungo tempo e continuamente aggiornato per opera di ingegneri specializzati, capaci di ricostituire tutta la trama delle attività dei paesi con i quali si potrà avere a che fare e tra queste attività delineare quelle più redditizie.

Per chiarire questo programma faremo un esempio-limite, che va inteso *cum grano salis*, come esempio-

12. Circa la nefasta (alle Forze dell'Asse) campagna aerea douhetiana contro l'Inghilterra, leggere quello che osava scrivere il Mecozzi sulla *Rassegna Italiana* del gennaio 1941 (riportata nella Rivista Aeronautica del febbraio 1941) [Cfr. Vol. I, Parte III, Cap. II, p. 353 - N.d.C.]:

*«Viene da sorridere nel leggere che "finalmente" la strategia aerea germanica con l'attacco all'Inghilterra ha raggiunto l'apice della sua evoluzione, quella per l'appunto che un celebratissimo "Maestro" italiano aveva pronosticato.*

*La campagna prevalentemente di cooperazione aeroterrestre in Polonia è durata 27 giorni... la campagna prevalentemente aerocooperante in Norvegia è durata 30 giorni... la campagna prevalentemente aeroterrestre in Olanda-Belgio-Francia è durata 43 giorni...*

*La campagna aerea integrale (distintamente da quella navale) contro l'Inghilterra dura da più di duecento giorni!*

*I profeti d'ante guerra non ci avevano assicurato che la guerra aerea integrale sarebbe vittoriosamente durata meno d'una settimana? Ma in quell'epoca fare i profeti non sembrava pericoloso di "smentite imminenti"».*



limite di una mèta raggiungibile col metodo che sosteniamo.

Supponiamo che uno degli avversari sappia dove si trovano gli stabilimenti dell'altro che fabbricano i cuscinetti a sfere, quelli che costruiscono le macchine e gli acciai speciali per essi, i magazzini che li conservano ecc. ecc. Il bombardamento preciso e non approssimativo di queste unità industriali e delle altre che tenteranno di subentrare (il servizio informazioni li segnalerà) metterebbe in serio pericolo la costruzione e la riparazione dei velivoli, degli automezzi, dei carri armati, dei motori di qualsiasi genere, dei macchinari per le fabbriche ecc., tenuto conto dei formidabili consumi di guerra. Solo per questo particolare sorgerebbero difficoltà gravissime per la continuazione della guerra. Si può dire che ci saranno i neutri che subentreranno nelle forniture ed allora l'obiettivo si sposta in altre direzioni<sup>13</sup>.

Detto ciò torniamo all'argomento generale della preparazione di azioni del genere.

Le attività dell'avversario dovranno essere catalogate come località e potenzialità in settori e sottosettori, gerarchicamente o genealogicamente che dir si voglia, in modo da fornire tutta la ramificazione di un determinato prodotto, utile per la guerra, dalla materia prima all'oggetto finito.

Dire: «*attaccare l'industria di guerra*» è designare un compito spesso troppo vasto nello spazio

13. Qualcuno potrebbe dirmi che questo concetto non è nuovo, e che hanno creduto di applicarlo gli Americani nella guerra passata.

A parte il modo come lo avrebbero applicato, io replico che l'ho già espresso nel 1934 in uno scritto che rimase in bozze di stampa, perché le Autorità superiori ne «consigliarono» la non pubblicazione.

Ma esso fu citato largamente dal Mecozzi, nel suo articolo «I quattro compiti delle ali armate» pubblicato in quattro puntate della Rivista Aeronautica dal settembre al dicembre 1937 [Cfr. Vol. I, Parte II, Cap. IX, pp.284 e segg. - N.d.C.], e precisamente la citazione del mio scritto si trova a pag. 244 del fascicolo di novembre 1937; basta tale data per affermare la mia priorità?

Il Mecozzi dopo avermi citato conclude: «Quanto tali concetti stanno lontani dalle superfici distruggibili del Douhet!».

Infatti il Douhet negava che convenisse chiedere al bombardamento la precisione (opera citata, pagina 26-44 ed altrove).

Ma c'è anche qualche cosa di più antico; vedere: G. Costanzi, *Considerazioni sull'Aviazione di guerra. Rendiconti tecnici della Direz. Sup. del Genio e delle Costr. Aer.*, 1925, n. 6. Riservato, pag. 7 e precisamente dove si parla di «Azione contro la produzione bellica nemica». Se i responsabili leggessero e leggessero con attenzione e comprensione anche quello che loro non garba e pensassero che può essere vero ed utile!

e nel tempo, per qualsiasi forza aerea, ove si voglia risolvere rapidamente la guerra, cosa che non è sempre grata a tutti, specialmente a quelli che non la fanno.

È però comoda questa indicazione generica, perché non esige, da parte di chi comanda, una preparazione pari al grado occupato, anzi ne esige nessuna; lo sforzo però che si fa in tal modo non è proporzionato agli effetti che si raggiungono; una percentuale bassissima delle distruzioni sarà veramente efficace ai fini della rapida conclusione della guerra.

Si danneggerà gravemente in un luogo qualche stabilimento interessante la guerra, insieme con tanti altri che non interessano affatto, ma se ne lasceranno in piedi dieci o venti, in altre località, che, per un certo tempo, lavoreranno anche per quelli distrutti o in avaria. Ben diverso sarebbe il successo se invece si fossero distrutti tutti i dieci o venti omologhi interessanti direttamente la guerra e solo quelli, lasciando in piedi gli altri.

Qualcuno dirà: Strana teoria quella di risparmiare il nemico! Sicuro! rispondiamo; non dimentichiamo che deve pagare le spese di guerra.

Crediamo che la vera ragione per la quale il sistema può non piacere consista nel fatto che ci vuole molto minore preparazione di dirigenti e di esecutori nel fare il bombardamento a tappeto (purché il reo non si salvi, il giusto però) che non per colpire, discriminatamente, i singoli obiettivi che possono rapidamente e realmente risolvere la guerra.

Abbiamo detto che bisogna aver già da tempo catalogato e localizzato le attività da colpire, raggruppandole in settori; consideriamo, ad es.: quello delle *sorgenti dell'energia*. Esso comprenderà le centrali idro e termoelettriche, i laghi artificiali e le dighe, gli elettrodotti e gli oleodotti, le centrali di trasformazione della corrente, i depositi di notevole importanza di nafta, petrolio e benzina, le raffinerie e le miniere di petrolio, carbone, gas, le fabbriche di gruppi elettrogeni ecc.

Si potrà pensare al settore della chimica e includere in esso le fabbriche di esplosivi e delle materie prime necessarie per produrli.

Un grande settore potrà essere quello della meccanica con i suoi sottosettori per l'aeronautica, gli automezzi, i carri armati, le fabbriche di armi ecc.

Altro settore potrà comprendere le comunicazioni stradali e ferroviarie, aeree e marittime, le opere d'arte delle strade, le linee aeree per la trazione



elettrica, le centrali telegrafiche, telefoniche e radio, le fabbriche e i depositi di materiali ferroviari ecc. ecc.

L'elencazione potrebbe procedere lungamente e... inutilmente. L'idea informatrice nella determinazione degli elementi facenti parte di un settore dovrebbe essere quella che, una volta attaccati e resi inutilizzabili, per lungo tempo, tali elementi, la vita delle forze armate del paese nemico diventa estremamente difficile se non addirittura impossibile.

Sta all'uomo di genio che conduce la guerra, se c'è, la scelta del settore che più rapidamente porta alla mèta, e una volta scelto, di non lasciarsi trasportare da obiettivi più... appetitosi, ma insistere sempre nella stessa direttiva, fino allo scopo raggiunto.

Si dirà: le bombe atomiche e quelle teleguidate non potranno andare tanto per il sottile; ma anche qui deve essere il genio del capo a vedere e provvedere.

Siccome uno dei canoni della scienza militare è che ogni guerra differisce dalla precedente (forse per questo si prepara sempre... quella passata, quando se ne prepara qualcuna) cerchiamo di fare anche noi delle profezie circa quella futura (se i dirigenti dei popoli non avranno per allora messo la testa a partito).

Chi scrive, se ne avesse per caso il potere, non fonderebbe la risoluzione della citata, speriamo almeno non prossima guerra, sulla realizzazione della profezia, però metterebbe subito in studio il problema con la certezza della sua soluzione tra non molto tempo.

Qualche cosa come trentanove anni or sono, sempre chi scrive, dimostrò, per primo, che la possibilità dell'aumento della velocità oltre i limiti allora prevedibili, era da ricercare non nell'eccessivo aumento della potenza, ma nel volare in quota congruamente elevata per giovare della diminuzione progressiva della densità dell'aria con l'altezza<sup>14</sup>. Quando tale possibilità divenne, venti anni or sono, una realtà lapalissiana, sempre chi scrive cominciò a conside-

rare che, teoricamente, nulla si opponeva a che l'aeroplano (*l'aeroplano*, non l'elicottero, che è un'altra macchina) possa fermarsi in aria e posarsi dolcemente a terra appunto come fanno gli uccelli<sup>15</sup>.

Noi siamo abituati a vedere l'aeroplano atterrare, a velocità relevantissime, tangenzialmente alla terra e ad estinguere la forza viva, correndo su di essa, con le resistenze aerodinamiche e gli attriti.

Cinquanta anni di questo spettacolo hanno finito per formare la inconscia convinzione che tale modo di prendere terra e partire è caratteristico e insito in detto tipo di macchina aerea e che non è possibile fare diversamente.

Osserviamo quello che fanno gli uccelli in analogica contingenza, ma non per imitarne pedestremente l'operato. Si commetterebbe, così agendo, un grave errore perché l'uomo ha cominciato a volare solo quando non ha più cercato di riprodurre meccanicamente il volo battente degli uccelli, ma ha affidato a due organi diversi la sostentazione e la propulsione.

Consideriamo dunque il modo di agire degli uccelli con la mentalità filosofica dell'ingegnere. Essi quando si vogliono fermare, magari su un filo di telegrafo, planano nel modo consueto fino a poca distanza dal punto prestabilito per l'arrivo, battono poi le ali nel modo che loro conviene, ossia *utilizzano la potenza di cui dispongono per fermarsi nel punto giusto*. Che cosa fa invece il pilota quando vuole scendere sulla pista dell'aeroporto? *Rinuncia in tutto o in parte alla potenza di cui dispone* e affida alla gravità la discesa, alle resistenze aerodinamiche ed ai freni la estinzione della forza viva. Egli deve fare così perché *gli manca l'organo per utilizzare la potenza* di cui dispone, potenza che è tre o quattro volte maggiore di quella che sarebbe necessaria per fermarsi in aria (magari salire verticalmente o quasi) e posarsi delicatamente sul terreno e sull'acqua se idro.

Sono stati ideati ed usati molti dispositivi ipersostentatori per *ridurre* la velocità, ma essi in genere si

14. G. COSTANZI: *Sulla possibilità di un aumento quasi indefinito della velocità degli aeroplani* - «Aer» - Torino, n. 4 - 1914.

Chi ne avesse la curiosità, potrebbe trovare nel n. 5 della stessa Rivista - sempre 1914 - un'altra anticipazione dello stesso autore con la quale affermava che la navigazione astrale poteva verificarsi solo facendo uso delle forze atomiche e calcolava tempi e velocità per andare e tornare da Marte e da Venere ad accelerazione costante ed uguale alla gravità.

15. G. COSTANZI: *Possibilidad [sic] de reducir casi a cero la velocidad mínima de los Aeroplanos* - «Revista de Aeronáutica» - Madrid, n. 71 - octubre 1946, riportato nella Rivista Aeronautica a. 1953, n. 1, p. 65.

Ma c'è anche di più antico: vedere G.C. *Considerazioni sull'aviazione di guerra* - *Rendiconti tecnici della Direzione Superiore del Genio e delle Costruzioni aeronautiche* 1925, n. 6 - Riservato - vedi pag. 7 e precisamente dove si parla di «Azione contro la produzione bellica nemica».

fondano sul forzamento della circuitazione che non è più possibile quando non vi è traslazione. Qui si tratta non di ridurre ma di annullare la velocità, pur restando in aria e stabili secondo i tre assi.

Il problema non è di quelli intrinsecamente insolubili; risiede solo nell'ideare un congegno che non alteri le purissime forme esterne dell'aeroplano, necessarie alla velocità e all'autonomia e possa entrare in funzione all'atto dell'atterramento e del decollo, *utilizzando la potenza disponibile a bordo* e che abbiamo affermato essere più che sufficiente allo scopo, anche con un rendimento molto basso del congegno. Che la potenza sia più che sufficiente appare dalla considerazione di un'elica ascensionale che riesce a dare una spinta verticale di circa 15 Kg per C.V.; ora nessun aeroplano pesa

in tale proporzione rispetto alla potenza disponibile.

La soluzione del problema apre orizzonti sempre più vasti alla locomozione aerea civile e all'impiego militare dell'aeroplano. Per restare in questo campo del quale abbiamo finora parlato, vediamo schiudersi impreviste possibilità, cioè sbarchi aerei in qualunque punto del territorio avversario, di grandi masse di aeroplani con tutte le macchine e le attrezzature di guerra necessarie per una azione strategica di vasta portata. Anche qui ripeto quello che ho detto o avrei potuto dire prima per le bombe atomiche.

Credo che il problema dovrebbe essere considerato con molta attenzione anche dagli uomini di mare; mi dispiace solo di non avere il tempo di attendere la soluzione.



## II

### GIUSEPPE SANTORO, "ERRORI PASSATI E INESATTEZZE PRESENTI" ("Rivista Aeronautica", n. 4, 1953)

*Il generale Santoro (Sottocapo di Stato Maggiore durante la guerra, autore del libro L'Aeronautica nella seconda guerra mondiale e fino al luglio 1953 direttore della "Rivista Aeronautica") dissente da parecchie affermazioni del generale Costanzi (Cfr. in questo Volume, Parte III, Cap. I, p. 276), ma non è pregiudizialmente contrario alle idee di M. sull'aviazione d'assalto. Mette anzi in rilievo che a M. negli anni '30 è stata data ampia*

*possibilità di sperimentare e esporre le sue idee, e che se durante la guerra la specialità d'assalto non ha ricevuto lo sviluppo auspicabile, ciò è avvenuto unicamente a causa del "fallimento" dell'aereo Ba. 65, al quale, peraltro, non ha fatto seguito lo studio di un altro aereo capace di svolgere più efficacemente compiti d'assalto.*

(F. B.)

Nell'impostazione e nella condotta politica dell'ultima nostra guerra gravi furono gli errori, destinati a priori a comprometterne irrimediabilmente l'esito; tanto più che la ben nota, complessiva debolezza delle Forze Armate nazionali rendeva queste impari al gravissimo compito affrontato, quali che fossero le doti di condottieri dei Capi militari e le dottrine belliche da essi seguite o non seguite. È indubbio, tuttavia, che le manchevolezze nella preparazione dei nostri organismi militari – e, per restare nel nostro campo, di quello aeronautico in particolare – e nel loro impiego in guerra possono fornire ampia materia all'esercizio di una critica serena e costruttiva, senza che sia necessario ricorrere ad imputazioni fuori luogo o prive di serio fondamento e giungere anche a scomodare remoti fantasmi nelle tranquille loro tombe.

Ed invece, molti di *quelli che verranno dopo e che avranno solo i giornali, le riviste ed i libri per ricostruire la storia militare italiana nel trentennio 1912-1943* finiranno forse col non rendersi conto delle vere cause delle nostre sventure e col formarsi la convinzione che l'uomo più infausto per quella storia sia stato Giulio Douhet.

Folta, in passato, la schiera degli oppositori e dei detrattori di questo teorico della guerra aerea; ad essa si aggrega oggi, e fieramente, il Generale Costanzi<sup>1</sup>, il

quale comincia con il rimproverargli di avere nel 1912 sostenuto, nientemeno! l'aeroplano nei confronti del dirigibile; continua con l'accusarlo di essere stato, con la sua insana utopia, la causa determinante di molti malanni e di molte disavventure della nostra ultima guerra; conclude – attraverso un pudico e trasparente artificio dialettico – con il definirlo un ciarlatano.

Molto stupisce e spiace il poco cavalleresco insulto all'ombra di un uomo che, vivo, si ebbe, con quello di «precursore», tutt'al più l'attributo di «visionario» e, morto, continua ad essere discusso, se pure non accettato, da molti studiosi di cose militari. Ma non intendo ergermi a difensore di quell'ombra né, tanto meno, delle sue teorie; anche perché penso che tutte le teorie troppo assolute su quel fenomeno estremamente complesso e vario che è la guerra – ed in particolare le teorie del Douhet, del Mitchell, del Mecozzi, del Rougeron, del De Seversky, ecc. sulla guerra aerea – non siano accettabili o rigettabili in pieno, giacché tutte contengono verità profonde, opinioni discutibili, errori gravi e nessuna è applicabile al cento per cento in ogni caso, in ogni tempo, in ogni condizione.

Mi sembra, in verità, che il Generale Costanzi semplifichi troppo, e quindi snaturi, la teoria del Douhet; la quale, pur con la concessione che, cercando bene, si può in essa trovare qualche altra cosuccia, viene da Lui ristretta al semplice concetto della «crea-

1. «Rivista Aeronautica», n. 2, 1953. G. Costanzi: *Memento tra passato ed avvenire*.

zione di una formidabile forza aerea da bombardamento, preparata a detrimento di tutte le altre Forze Armate, anche di quelle aeree da caccia e da ricognizione, e destinata a deprimere il morale dell'avversario *col distruggergli intere città...* fino ad imporre la resa».

Ma la mia impressione non ha qui importanza; tanto poca importanza che ammetterò senz'altro che la teoria douhetiana sia in essenza quella indicata e che sia stata e continui ad essere errata, comunque la si delimiti, la si amplifichi, la si consideri.

Mi sembra altresì che siano stati trattati un po' troppo superficialmente – e non soltanto perché enunciati sinteticamente e senza dimostrazione – gli errori che le aeronautiche in lotta «commisero ad abundantiam anche durante la seconda guerra mondiale sotto lo stimolo delle sunonlodate teorie».

L'inutile distruzione di Montecassino, ad esempio, è proprio da attribuire all'infausto «stimolo» delle teorie douhetiane? o non fu piuttosto un tragico errore commesso con la speranza di risolvere una situazione tattica e del quale Douhet per il primo avrebbe inorridito?

Proprio in nulla – anche se poco giudiziosamente condotti – influirono su la produzione bellica tedesca, su le possibilità di resistenza e di reazione tedesche sui vari fronti i bombardamenti anglo-americani contro l'organizzazione industriale, la complessa rete stradale e ferroviaria e, anche, le città della Germania?

La «battaglia d'Inghilterra» fu proprio suggerita ai tedeschi dal malefico fantasma di Douhet e concepita come semplice azione terroristica sulla capitale dell'impero britannico? o non fu piuttosto originata dal sano intendimento iniziale – poi malamente realizzato, modificato e, per ammissione degli stessi inglesi, abbandonato alla vigilia del successo – di conseguire, con la distruzione dell'aviazione da caccia britannica, quel dominio dell'aria che avrebbe aperta o grandemente facilitata la via alla susseguente invasione dell'isola?

La Russia riuscì a battere i tedeschi proprio e soltanto per il fatto di aver sdegnosamente ripudiate le inumane teorie del Generale italiano, teorie che non sdegnò tuttavia di applicare quando se ne presentò il destro, come ad esempio su la città di Tallinn, nel settembre 1941 e di essersi aggrappata ai suoi preziosi «Stormoviks»? o non anche in virtù dei cospicui aiuti alleati, grazie agli errori tedeschi ed in conseguenza del grave indebolimento germanico determi-

nato dai bombardamenti anglo-americani? E come mai quello sdegnoso e così fausto ripudio non ispira più, oggi, i capi sovietici, i quali stanno preoccupandosi di creare anche una forte aviazione da bombardamento strategico?

Lungi da me il proposito di cercar risposte a questi miei interrogativi, facendo inutilmente confluire nuovi rivoletti nel gran fiume di inchiostro che, con non grande profitto, è stato versato finora per portar luce su questi o su siffatti argomenti. Ammetterò anzi anche qui, sia per non innescare inutili discussioni, sia e soprattutto perché la cosa non interessa minimamente l'argomento che mi propongo di affrontare, come fondate ed accettabili le affermazioni del Generale Costanzi circa gli errori commessi ad abundantiam dai belligeranti.

Un solo scopo mi spinge ad impugnare, malvolentieri, la penna in questa occasione: ed è quello di contestare la troppo assoluta e semplicistica affermazione che le teorie del Douhet abbiano profondamente ed esclusivamente permeato la mentalità dei Capi, la preparazione dei mezzi, la formazione della dottrina, la condotta delle operazioni dell'Aeronautica italiana; di contestare, soprattutto, la validità di alcune infondate accuse che a questa continuano a farsi circa la sua caparbia volontà, ispirata appunto da quelle teorie, di non collaborare con le altre Forze Armate nel corso della seconda guerra mondiale.

A scanso di ogni malinteso, ritengo opportuno premettere in linea generale che sarebbe semplicemente assurdo negare che le teorie del Douhet abbiano avuto più o meno grande influenza sulla preparazione e sull'impiego dei mezzi aerei delle diverse Aviazioni, e soprattutto di quella italiana. Né, credo, poteva avvenire altrimenti: nella ricerca che le principali potenze militari, alla luce delle più recenti esperienze belliche e sulla base dei progressi della tecnica, andavano facendo della migliore impostazione della futura guerra, non poteva rimanere inoperante una teoria, fallace quanto si voglia, che faceva intravedere la possibilità di aggirare verticalmente i sempre più muniti fronti terrestri e lasciava sperare di poter prostrare il nemico, evitando il sanguinoso sfondamento di quei fronti.

Non intendo affatto, perciò, negare quell'influenza, ma soltanto cercare di determinarne i limiti e le conseguenze, per ciò che riguarda l'aeronautica italiana.

\* \* \*



Domandiamoci allora, per prima cosa: fu la preparazione organica dell'Aeronautica italiana, prima del conflitto scoppiato nel 1939, esclusivamente o profondamente influenzata dalle teorie di Giulio Douhet?

Sembrerebbe di poter rispondere che, se influenza ci fu, questa ebbe natura piuttosto benigna.

Confrontiamo, infatti, la costituzione della nostra Aeronautica alla vigilia del conflitto con quella sostenuta dal Douhet, il quale (nota 10 dello scritto citato) *«negava il diritto di esistenza all'aviazione da caccia e alla difesa c.a., anzi beffeggiava l'una e l'altra; negava e beffeggiava il bombardamento notturno»* ... affermava che l'Aviazione *«destinata a facilitare o ad integrare azioni di guerra terrestre e marittima (la chiamava "aviazione ausiliaria") era inutile, superflua e dannosa»*.

Ove si consideri<sup>2</sup> che, contro 1229 velivoli da bombardamento (S 81, S 79, Br 20, Cz 1007, Cz 506), al 10 giugno 1940 esistevano 993 velivoli da caccia (Mc 200, G 50, Cr 42, Cr 32, Ro 44), si deve riconoscere che all'aviazione da caccia il diritto all'esistenza era, se non largamente, certo decorosamente assicurato.

E, concessane l'esistenza, si rese forse questa amara, beffeggiando l'aviazione da caccia? Neppure questo può onestamente sostenersi, quando si ricordi che la caccia fu l'unica specialità della nostra aeronautica che ebbe velivoli non spaventosamente inferiori a quelli delle aeronautiche avversarie ed il cui personale fu quello più scelto, più considerato, più perfettamente addestrato.

Venne negato e beffeggiato il bombardamento notturno? Non sembra esatto neppure questo, se si rileva che, sui 1229 velivoli da bombardamento, 453 (Br 20 e S 81) erano destinati essenzialmente all'impiego di notte e quando si ricordi l'insistenza dei Comandi aeronautici per il perfezionamento degli equipaggi al volo notturno; perfezionamento ostacolato dalle deficienze della strumentazione di bordo e degli impianti a terra, nonché, dobbiamo riconoscerlo, anche un po' dallo scarso entusiasmo del personale, giustificato in parte da quelle deficienze, per tal genere di addestramento.

Venne ritenuta, allora, inutile superflua e dannosa la così detta «aviazione ausiliaria», e cioè l'aviazione

da osservazione per l'Esercito e quella da esplorazione per la Marina?

Eh, sì! Quanto all'utilità dell'aviazione da osservazione aerea per l'Esercito, l'Aeronautica aveva i suoi dubbi, dimostrati poi fondati dall'esperienza di guerra. Questi dubbi non impedirono, tuttavia, che, di fronte ai 1229 velivoli da bombardamento ed ai 993 da caccia, si avessero 804 velivoli dell'aviazione ausiliaria (cui si aggiunsero fin dai primi giorni di ostilità, per l'esplorazione marittima, un'altra sessantina di idrobombardieri Cz 506), dei quali 497 per l'Esercito, su ben 37 Squadriglie.

Si potrà osservare, come è stato osservato, che i mezzi delle aviazioni ausiliarie erano antiquati ed impari alle necessità. Ma quale dei nostri mezzi di guerra era all'altezza della situazione e dei mezzi avversari? i bombardieri forse? i carri armati? le artiglierie, nazionali ed ex-austriache, che avevano già abbondantemente tuonato sul Carso e su gli Altipiani? il nostro incrociatore leggero (*«l'erreur magnifiquement exécutée»* di cui parla l'Ammiraglio Di Giamberardino)? i nostri sommergibili?

Si deve ricordare anche, però, che durante la guerra agli antiquati mezzi delle aviazioni ausiliarie si sostituirono costantemente nei loro impieghi, quando fu necessario e possibile, i velivoli da bombardamento e da caccia.

Più consistente è l'accusa che può farsi alla Aeronautica italiana di non aver valutato tempestivamente e sufficientemente l'importanza e la necessità degli aerosiluranti, per il concorso alla guerra marittima, e dei velivoli d'assalto, per il concorso alla guerra terrestre.

Degli aerosiluranti, nel periodo pre-bellico, pur fra dissensi ed incertezze, non era stato disconosciuto del tutto l'interesse che potevano presentare in una futura guerra sul mare. Sono ben noti i motivi, fra cui assurdi contrasti tra Aeronautica e Marina, che purtroppo ci fecero giungere alla guerra con il velivolo silurante ed i siluri per aerei ancora allo stadio sperimentale. Ma è anche doveroso ricordare che nel novembre 1939, prima ancora che qualsiasi concreta esperienza bellica avesse confermata o affermata l'importanza del velivolo silurante, primissima preoccupazione di chi venne allora posto a capo dell'Aeronautica [il gen. Pricolo - N.d.C.] fu quella di concretare rapidamente quanto fino allora sperimentato e di creare ex-novo l'organizzazione della nuova specialità, il cui primo nucleo poté entrare in azione tre mesi dopo l'inizio della guerra.

2. I dati in seguito citati sono tratti dalla esatta situazione della R. Aeronautica al 10 giugno 1940, riportata nel 1° volume de «L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale», Roma, Danesi [dello stesso gen. Santoro - N.d.C.].

Per l'aviazione d'assalto, di cui all'apertura dell'ostilità avevamo in linea un solo stormo, la faccenda è un po' più complessa.

I douhetiani Capi dell'Aeronautica si «scagliarono» così poco contro l'allora Colonnello Mecozzi, che, come ricorda anche il Generale Costanzi, gli crearono addirittura una Brigata d'assalto, con la quale l'ideatore della teoria ebbe libera ed ampia possibilità di sperimentare tutte le modalità e tutti i mezzi d'impiego da lui sostenuti: dal getto orizzontale in quota al getto a volo rasente, dagli assalti crepuscolari a quelli notturni, dal mitragliamento al suolo al lancio delle bombe contraeree, dall'erogazione chimica alle «bombe vincolate».

Furono anche effettuate sulla costa toscana importanti ed interessanti manovre aeree, per studiare l'impiego dell'aviazione d'assalto: e se taluni altissimi personaggi, tra cui anche il Sovrano, trovarono qualche obiezione, invero poco convincente, circa l'impiego a volo rasente (che tra l'altro ebbe il torto di rovinare le fiammanti carrozzerie di alcune diecine di autovetture), la maggior parte dei Comandanti dell'Aeronautica non si sentì certo di vituperare la nuova specialità.

Tanto è vero che, sulla base della pratica esperienza effettuata presso la 5ª Brigata d'assalto e degli studi teorici indefessamente sviluppati dal Mecozzi, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fece impostare il progetto e passò alla costruzione in serie (su oltre 200 esemplari) di un velivolo d'assalto biposto, il Ba 65, che venne poi anche impiegato nella guerra in Spagna.

Questo velivolo è solo questo, e non il Douhet né gli sfegatati douhetiani, costituì la rovina dell'aviazione d'assalto italiana.

Il velivolo fu un fallimento: per le sue difficoltà di pilotaggio e per la sua pericolosità, l'appellativo più grazioso che si ebbe dai piloti fu quello di «ferro da stiro». In una relazione compilata da un Ufficiale dell'Aeronautica, dopo un'ispezione eseguita in Spagna ai reparti della Aviazione Legionaria, si affermava: «La fiducia nei propri apparecchi è piena, completa... Fa eccezione il Ba 65. I piloti di questo tipo di apparecchio, pur prodigandosi in un impiego eccessivamente pericoloso, sono come dei rassegnati ed è subito manifesta la differenza di slancio e di fiducia tra i piloti d'assalto e quelli degli altri reparti».

La cattiva riuscita dell'apparecchio fu indubbiamente dovuta a manchevolezze nella progettazione ed a deficienze nella realizzazione, dovute all'eccessivo carico alare e, forse, in parte, anche alla circostanza che

esso fu il primo velivolo con carrello retrattile e con ipersostentatori costruito in Italia. Ma al mancato successo contribuì il fatto che in quel primo velivolo d'assalto si cercò di realizzare una troppo estesa gamma di caratteristiche, non realizzata ancora oggi, malgrado i progressi della tecnica, nei velivoli destinati ad impieghi consimili.

Si veda, ad esempio, nell'interessantissimo volume del Mecozzi: «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere» (il quale costituiva la bibbia degli assaltatori ed i cui concetti ispirarono il progetto del Ba 65) ciò che si desiderava e ci si aspettava dal velivolo d'assalto.

*«Il velivolo d'assalto risulta con i seguenti caratteri specifici: veloce, rapido in salita, capace di medio carico, piccolo, maneggevole, robusto di struttura, dotato di grande ampiezza visuale, preferibilmente monomotore...»*

*L'aviazione d'assalto per le sue caratteristiche tecniche, organiche e addestrative è idonea ai seguenti compiti:*

- *offesa in quota contro la superficie (come l'aviazione da bombardamento, ma con minore autonomia e minor carico utile);*
- *offesa contro aerei con armi da fuoco (come la caccia, ma con maggior raggio d'azione e con minore velocità ascensionale e orizzontale);*
- *esplorazione (come l'aviazione da ricognizione, ma con dotazioni ed addestramento meno completi e specifici).*

*Considera di sua pertinenza le azioni sul mare come quelle sulla terra, le azioni diurne come quelle notturne.*

*Quanto all'offesa contro la superficie, per la aviazione di assalto esiste un solo metodo, il metodo dell'assalto, con una gamma di modalità eventuali, ispirate ad un principio unico, capaci di adattarsi alle circostanze, e delle quali l'offesa a volo rasente è da considerare modalità caratteristica, tipica, anche se nel corso totale della guerra non risulti la più frequente.*

*L'aviazione d'assalto tende a non aver bisogno essa stessa dell'ausilio della caccia, neppure per la difesa dei propri aeroporti e tanto meno per la difesa dei propri velivoli in volo. Il velivolo d'assalto è in grado di imporre combattimento a tutti i velivoli non da caccia e di sostenerlo validamente contro i velivoli da caccia. Esso per combattere nell'aria dispone, oltre che delle mitragliatrici, anche di proiettili contraerei di caduta.*

*Il velivolo d'assalto è progettato e attrezzato ispirandosi al concetto che nella maggior parte dei casi il pilota basti a tutti i compiti, in modo cioè che possa essere impiegato normalmente come monoposto. Siccome in talune situazioni belliche la difesa da tergo può essere utile o necessaria e siccome il puntamento per l'offesa in quota in volo orizzontale contro la superficie risulta più perfetto se fatto da apposito puntatore, il velivolo d'assalto è attrezzabile a biposto, con diminuzione corrispettiva degli altri carichi. Siccome per taluni scopi bellici, specialmente di esplorazione, conviene ripartire i compiti di: pilotaggio, osservazione e difesa della semisfera inferiore, trasmissione marconi e difesa della semisfera superiore, il velivolo d'assalto può essere attrezzabile a triposto, con diminuzione corrispettiva degli altri carichi.*

*Fermo il concetto che tutti i velivoli d'assalto sono strutturalmente identici, su essi è preordinato un posto per ogni installazione ed ogni installazione ha un suo posto a bordo: in ogni volo viene portato a bordo soltanto quello che occorre allo scopo del volo. Per talune installazioni si potrà attuare la smontabilità, da effettuare volta a volta; per altre conviene parlare di intercambiabilità, la quale può essere agevole (intercambio volta a volta) oppure poco agevole (intercambio permanente).*

*Si può anche ammettere la possibilità e la convenienza (da accertare mediante esperienze) di rendere sostituibili nei velivoli d'assalto normali i tronconi estremi dell'ala con altri di maggior portanza, a scopo di realizzare una differenziazione del velivolo tipo unico (minore velocità minima, maggior carico utile, ecc. agli scopi di maggior sicurezza di volo notturno, maggiore possibilità di portare il siluro), sia pure con la naturale diminuzione delle caratteristiche.*

*Infine era desiderato che nel velivolo d'assalto l'ala fosse costituita da tre tronconi smontabili, che vi fossero dispositivi di ipersostentazione e di iperefficienza dei comandi, carrello retrattile, freni alle ruote, elica a passo regolabile in volo, blindatura a protezione dei serbatoi, di taluni organi principali e di talune persone di equipaggio; che si considerasse l'eventuale applicabilità di pattini da neve».*

Per quanto molti dei concetti esposti siano perfettamente logici ed abbiano trovato facile realizzazione durante la guerra nei caccia-bombardieri e, più ancora, successivamente in velivoli destinati all'appoggio diretto ad operazioni terrestri, è evidente che l'ideazione e la costruzione di un velivolo che rispondesse, se non proprio a tutti, a gran parte dei desiderata si presenta-

vano allora tutt'altro che facili. Alla cattiva riuscita del velivolo si aggiunse la scarsa convinzione della massa dei piloti d'assalto circa la reale possibilità di assolvere tutti i multiformi compiti previsti per la specialità.

Grave errore del Comando dell'Aeronautica italiana rimane quello di essersi fermato al primo insuccesso e di non avere, dopo il fallimento del Ba 65, posto subito allo studio un altro velivolo per quel tipo di impiego di cui, sia pure incompletamente, si era percepita l'importanza.

Comunque sia, alcuni fatti risultano innegabili: di velivoli d'assalto fu costituita una Brigata ed al suo Comandante venne data possibilità di sperimentare e di perfezionare i propri concetti e metodi di impiego; di un tipo di velivolo di assalto, studiato su indicazioni del sostenitore della teoria dell'assalto, furono costruite alcune centinaia di esemplari (al 27 marzo 1940 ne esistevano ancora 167 esemplari); all'aviazione d'assalto si dette modo di partecipare a grandi manovre aeree, nel 1929 e nel 1931, ed a manovre ed esercitazioni aero-terrestri ed aero-navali nel 1932; reparti dell'aviazione d'assalto furono fatti partecipare alle operazioni in Spagna; malgrado i cattivi risultati avutisi in questa campagna, uno Stormo d'assalto fu mantenuto in linea e prese parte alle operazioni iniziali in Libia, ove fu presto sostituito da caccia-bombardieri Cr 42.

Non è esatto perciò e lo si vedrà meglio in seguito, che su le teorie dell'assalto del Mecozzi «*non si fece rumore*». Rumore ne fu fatto, e parecchio; per lo meno dal sostenitore di esse.

Meno esatto ancora, anzi addirittura assurdo, quello che nello stesso n. 2 della «*Rivista Aeronautica*» (pag. 139) afferma Alceo Mosca: che, cioè, in Italia l'assalto «*dal 1927 al 1942 fu vituperato, ostacolato, denigrato, accantonato*».

Da non prendere, infine, nemmeno in considerazione il vieto argomento, così caro a tante candide blandulae animulae nostrane, che ostacoli e vituperi provenissero dagli «*studiosi dell'annuario*», timorosi di un dissolversi, alla cima, della piramide gerarchica, provocabile (chi sa poi perché!) dal sorgere di una nuova specialità.

\* \* \*

Più difficile riesce trovare concreti argomenti per rispondere ad una seconda domanda: fu quella del Douhet la dottrina di guerra aerea ufficialmente adottata dai Capi responsabili dell'Aeronautica italiana?



furono, cioè, da questi gli spiriti degli aviatori indirizzati ai principii e preparati ai metodi di guerra aerea sostenuti dal Douhet?

Difficile trovare argomenti concreti, perché non disponiamo della documentazione dell'epoca, dalla quale soltanto sarebbe possibile trarre elementi circa quelli che furono in realtà nell'anteguerra i lineamenti della dottrina aerea ufficialmente adottata.

Troppo poco, e almeno qui non documentabile (per quanto perfettamente noto a qualunque Ufficiale aviatore abbia avuto nel periodo prebellico incarichi di una certa responsabilità), sarebbe l'affermare che i Capi dell'Aeronautica hanno sempre e chiaramente sostenuto il concetto che all'Italia non convenisse in alcun caso la guerra terroristica su territorio nemico, non fosse altro perché la posizione geografica e la struttura del nostro Paese ci ponevano in condizioni di dover subire offese avversarie estremamente più gravi di quelle che avremmo potuto esercitare noi contro *qualsiasi* possibile nemico.

Potremmo, se mai, riferirci soltanto alle «Direttive iniziali» diramate dallo Stato Maggiore Aeronautica poco prima dell'inizio della guerra, nelle quali, discostandosi notevolmente dalle idee douhetiane, non si prescrivevano affatto azioni «terroristiche» e si prevedeva una stretta cooperazione diretta ed indiretta con l'Esercito e con la Marina: nelle quali non venivano affatto date «comode indicazioni generiche», ma tutti i possibili obiettivi dell'Armata Aerea erano raggruppati in categorie (basi aeree, basi marittime, industrie delle varie specie, comunicazioni, centri logistici e demografici, ecc.), contro le quali le operazioni offensive avrebbero dovuto essere condotte secondo un logico piano organico, tendente al raggiungimento della paralizzazione di quel determinato settore che apparisse di maggiore interesse contingente nel quadro operativo generale.

Potremmo... ma il diabolico Generale Costanzi ci ha già prevenuti, affermando che *«inculcare la dottrina ufficiale anche con mezzi energici... e poi emanare direttive non conformi alla Dottrina è uno strano modo di governare le intelligenze dei gregari e di prepararsi ad utilizzare l'opera loro»*.

A dire il vero, questo improvviso e da nulla giustificato abbandono di un pluriennale, energico, a volte crudele «inculcamento» di una dottrina ufficiale, per passare, proprio al momento buono, a direttive di tutt'altra natura, appare poco verosimile ed assai poco credibile. Non è forse più semplice e più logico pensare che le direttive emanate per la guerra rispondesse-

ro a concetti maturatisi attraverso gli anni di pace nelle menti dei Capi responsabili?

D'altra parte, mi sorge il dubbio che il Generale Costanzi abbia finito con il considerare «dottrina ufficialmente adottata» tutto quanto può rilevarsi dalla letteratura aeronautica apparsa fra il 1924 ed il 1939.

Ora, se pure è vero che libri e riviste pubblicati sotto l'egida ministeriale possono in parte rispecchiare simpatie e tendenze verso determinate idee e teorie, non sembra tuttavia lecito giungere a pensare che il contenuto di quei libri e di quelle riviste rappresenti la dottrina ufficiale. Tanto più che, nel caso nostro, parte di quel contenuto era accettato, e magari imposto ai direttori dei periodici, non perché corrispondesse interamente ad un'intima convinzione dei Capi, ma nell'intento di valorizzare e sostenere la nuova ed ancora non ben conosciuta Forza Armata, contro i troppi scettici che tendevano a minimizzarne le possibilità future.

Del resto, chi avesse tempo e voglia di sfogliare la letteratura aeronautica di quell'epoca potrebbe fare curiose constatazioni in proposito.

È vero che nel 1932 il periodico ministeriale «Le vie dell'aria» curava l'edizione Mondadori di «Il dominio dell'aria ed altri scritti» di Giulio Douhet e nel 1936 il Maresciallo Balbo faceva riunire nel volume «La guerra integrale» dell'editore Campitelli gli scritti polemici dello stesso Douhet. Ma è altrettanto vero che, contemporaneamente, nel 1932 il Ministero dell'Aeronautica curava la stampa della pubblicazione del Colonnello Mecozzi: «L'aviazione d'assalto» e nel 1936 il periodico «Le Vie dell'aria» provvedeva alla stampa e alla divulgazione del volume: «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere», dello stesso Mecozzi.

È vero che la «Rivista Aeronautica» ospitava tutti i numerosi scritti del Generale Douhet, ma non è men vero che la stessa rivista non negava ospitalità ai non pochi oppositori del Douhet, tra cui, come può rilevarsi da molte risposte polemiche di questi, alcuni generali e colonnelli dell'Arma.

E come può poi onestamente affermarsi che il douhetismo dei Capi fosse arrivato al punto che *«alcuni ufficiali subirono danni di carriera per affermazioni contrastanti»*... la ferrea «disciplina intellettuale» ministeriale, quando lo stesso Colonnello Mecozzi – il più fiero ed irriducibile antidouhetiano che esistesse e che esista in Italia e forse nel mondo – nella incompleta bibliografia che chiude il citato volume «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere» elenca ben 81 suoi scritti in favore dell'aviazione d'assalto e contro le teorie del Douhet, apparsi, soltanto fra il 1924 ed il



1933, su riviste e giornali in massima parte di ispirazione ministeriale: «Rivista Aeronautica», «Le Forze Armate», «Le Vie dell'aria», «Echi e Commenti», ecc.? Quando nella stessa bibliografia sono citate 5 conferenze su l'aviazione d'assalto, tenute dal Mecozzi, indubbiamente per ordine o per autorizzazione ministeriale, fra il 1930 al 1935 a Presidii, Scuole militari, Circoli Ufficiali?

In verità, anche ammesso ma non concesso che la letteratura aeronautica dei tre lustri fra il 1924 ed il 1939 possa contenere «in nuce» la Dottrina, chi scorresse quella letteratura sarebbe un po' imbarazzato nel tentare di scoprirvi il reale pensiero ufficiale sulla guerra aerea.

\* \* \*

Passiamo finalmente alla disgraziata guerra, durante la quale i Capi dell'Aeronautica italiana poterono dar libero sfogo alle truci teorie amorosamente covate nel ventennio precedente.

E vedremo i Capi dell'Aviazione d'allora, che avevano assimilato i punti più erronei della teoria douhetiana, precipitarsi e persistere ad impiegare l'Aviazione in inutili operazioni di carattere largamente strategico (o peggio ancora di prestigio); ed infatti, quando si passa alla esemplificazione, ... non si trovano da citare, per 38 mesi di guerra, che 9, dico nove, miserabili azioni largamente strategiche e di prestigio: 1 su Gibilterra, 1 su Giaffa, 6 su Caifa, 1 su le isole Bahrein. Lasciamo andare per quella su Giaffa, della quale neppure io ho mai capito lo scopo, e per quella sulle isole Bahrein, che, pur presentando essa un certo interesse su cui è inutile soffermarsi, ho avuto occasione in altra sede di stigmatizzare anch'io; ma è proprio convinto il Generale Costanzi che azioni offensive su le raffinerie di Caifa e su la piazzaforte di Gibilterra fossero inutili azioni di prestigio? non crede invece che, corrispondessero o no alle idee del Douhet, sarebbe stato di grande importanza per noi, se ne avessimo avuto la possibilità, condurre molto più numerose ed energiche offese, così su Gibilterra e su Caifa, come su Alessandria?

Comunque, perché ricordare solamente 9 (e mettiamo pure una ventina) azioni largamente strategiche e dimenticare del tutto le decine di migliaia effettuate «in appoggio strettamente tattico alle forze armate di superficie»?

Così, per le operazioni in Grecia, il Generale Costanzi, riecheggiando superate affermazioni fatte da

altri interessati a farle, ritorna sui pochi bombardamenti eseguiti dall'Aviazione italiana contro obiettivi lontani (non città, comunque, ma aeroporti, stazioni, porti, ecc., adiacenti a città), a scapito di una sana cooperazione con le truppe, per concludere che «*l'Esercito greco poteva, in tutta tranquillità, fare le marce di radunata sulle poche e ben note strade della Grecia, raccogliendosi indisturbato, al confine greco-albanese, contro le nostre truppe*».

E qui lasciamo la parola al Generale Papagos, il principale interessato nella questione, il quale nel suo libro «La Grecia in guerra» (traduzione italiana nell'edizione Garzanti) non lamenta affatto azioni «terroristiche» da parte nostra e ad un certo punto (pag. 123) afferma: «*Finalmente, la superiorità aerea italiana era schiacciante. Dopo la neutralizzazione delle limitate possibilità aeree della scarsa Aviazione anglo-greca, l'Aviazione italiana dominò assolutamente ed ininterrottamente il cielo ed il suo continuo intervento nella battaglia e contro le retrovie ritardò ed ostacolò i movimenti delle truppe greche, limitando notevolmente le possibilità di sfruttamento dei successi. Ne venne resa inoltre ancora più difficile l'attuazione dei rifornimenti, che si svolgevano solo di nottetempo*».

E non basta: ché il Generale Costanzi, spaziando con lo sguardo su quasi tutti i nostri settori di operazioni, afferma che i responsabili della condotta della guerra aerea grideranno non essere vero che l'Aviazione è stata sperperata in azioni largamente strategiche, invece che adoperata in appoggio alle forze di superficie. «*Non è vero sulla fronte occidentale; non è vero in Grecia; non è vero in Libia; non è vero sulla Manica... Eppure sembra proprio vero*».

Mi perdoni il Generale Costanzi, eppure a me sembra proprio non vero!

Anzi, per essere precisi, sembra vero soltanto per il fronte della Manica; ma per l'ottima ragione che lì non c'erano forze di superficie da appoggiare. Ad ogni modo, non si trattò di azioni largamente strategiche, ma di pochi e modesti bombardamenti su porti e idroscali di Harwich e di Ipswich (quanto all'opportunità di aver mandato forze aeree sulla Manica, ciò rientra fra gli errori nella condotta politica della guerra e non ha nulla a che fare col nostro discorso).

Ma quello che afferma il Generale Costanzi non può sembrar vero per la fronte occidentale, ove per tre giorni due intere Squadre aeree furono sperperate nel più assurdo impiego di appoggio che mai sia stato svolto a favore di forze di superficie; né per la

campagna di Grecia, durante la quale, esclusivamente per appoggio diretto alle truppe, furono effettuate 12265 azioni (5560 dal bombardamento, 5305 dalla caccia, 1400 dall'osservazione aerea); né per la campagna di Libia, ove, tolte poche azioni su Alessandria, qualche azione su Marsa Matruh, parecchie azioni sul mare, la totalità della 5<sup>a</sup> Squadra fu, per tutta la durata della guerra, costantemente impiegata in appoggio diretto alle truppe italo-tedesche; né, infine, può sembrare vero per le operazioni sul fronte russo, per quelle in Africa Orientale, per le operazioni di guerriglia nei Balcani, la cui storia non è stata ancora scritta, ma dalla quale risulterà che, con molta soddisfazione e con molti elogi degli interessati, l'Aviazione fu impiegata esclusivamente in appoggio alle truppe a terra.

Il Generale Costanzi potrebbe a questo punto giustamente obiettarci che, malgrado le 12000 azioni di appoggio in Grecia, malgrado l'impiego della quasi totalità della 5<sup>a</sup> Squadra in favore delle truppe italo-tedesche in Libia, ecc. ecc., la nostra Aeronautica fu incapace di arrestare il nemico. La questione meriterebbe certo maggiore approfondimento; ma qui mi limiterò a citare il seguente rilievo del Brigadiere B.S. Bhagat<sup>3</sup>, relativo agli insegnamenti della guerra in Corea, dove intensissimamente è stata impiegata l'aviazione in appoggio tattico: *«Le limitazioni imposte alle forze aeree per quanto riguarda la loro capacità di fermare tutti i movimenti in uno scacchiere di operazioni, anche se hanno completa superiorità aerea, sono un'altra lezione sottolineata da questo conflitto»*.

L'episodio del Comandante dell'Aviazione di Settore, il quale rispose non essere «impiego ortodosso» l'attacco a camionette inglesi, riportato a convalida della tesi sostenuta, anche se vero, mi sembra non possa dimostrare che una sola cosa: che anche in un Settore aeronautico può esservi qualche sciocco. Pur senza escludere l'eventuale esistenza di sciocchi, si sarà invece più probabilmente trattato di difficoltà mosse da un Comandante di buon senso alla richiesta di correre a bombardare con gli S 79 un così detto «concentramento» di mezzi corazzati, costituito in realtà da una diecina di autoblindo o di carri armati, precedenti amplissimamente sparpagliati su diverse migliaia di metri quadrati di deserto.

Del resto, per considerare la questione sotto tutti gli aspetti, l'episodio non dovrebbe poi scandalizzare

eccessivamente né il Generale Costanzi, che così ripetutamente cita il Mecozzi, né il Mecozzi, così ripetutamente citato. Il quale ultimo, al comma f) della «categoria di propositi che possono essere riuniti sotto la denominazione di tendenza dell'assalto» (pagg. 3-4 di «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere»), afferma: *«Non si rinunci bensì si provveda con cura alla concomitanza delle operazioni aeree (nel campo d'azione proprio dell'Armata Aerea) con le operazioni delle altre due Forze Armate; ma si escluda di norma l'ausilio diretto alle azioni di terra e di mare (campo aereo terrestre e campo aereo marittimo) salvo che per la ricognizione e per le attività eventuali di trasporto aereo»*.

Mi perdoni ancora il Generale Costanzi, ma debbo concludere che quelle da lui sostenute mi sembrano, più che inesattezze, quasi oltraggi alla memoria delle centinaia di piloti e di specialisti che caddero nel dare la propria collaborazione ai camerati delle forze di superficie e che si illusero, forse, di averne riconoscimento e gratitudine.

\* \* \*

Non vorrei che, per quanto sopra ho affermato, mi si fraintendesse e mi si considerasse un dottor Pangloss aviatore, convinto che tutto sia andato nel migliore dei modi nel miglior mondo aeronautico.

Tutt'altro! Tutt'altro!

Ho detto al principio e ripeto alla fine di questo scritto che la condotta, della nostra guerra aerea e, soprattutto, la preparazione dei mezzi per essa possono fornire ampia materia alla critica. Io stesso ritengo di non aver lesinato al riguardo, in un mio libro sull'Aeronautica italiana nella 2<sup>a</sup> Guerra mondiale.

Ma, altro è la critica, serena disamina di errori commessi, altro è la denigrazione, cieca demolizione anche in quel poco di bello che può esserci nel nostro doloroso passato. L'una cosa è sano intendimento di evitare possibilmente il ripetersi degli errori, l'altra è soltanto sterile e dannosa manifestazione di perversimento.

Purtroppo la nostra bibliografia militare del dopoguerra ha abbondato finora di scritti di questi «perversi» letterari, di fronte ai quali il lettore non avveduto è portato a pensare sia stata vera iattura che a reggere le sorti delle nostre Forze Armate non si siano trovati coloro che tutto avevano intuito, tutto previsto, tutto predetto e che a tutto avrebbero saputo provvedere.

3. Military Review, dicembre 1952.

Ma, superata la fase delle incontrollabili roventi passioni dell'immediato dopoguerra, sarebbe davvero desiderabile che si giungesse finalmente da parte di tutti ad una più serena visione e ad una più equa valutazione degli avvenimenti militari dell'ultimo conflit-

to. Anche per far sì che modesti riconoscimenti di quanto hanno potuto e saputo fare le Forze Armate nazionali non debbano leggersi solamente negli scritti di nostri antichi accaniti avversari, quali, ad esempio, il Generale Papagos o l'Ammiraglio Cunningham.



### III

#### RANIERI CUPINI, "L'AVIAZIONE D'ASSALTO DI IERI E DI OGGI" ("Rivista Aeronautica", n. 2, 1954; ristampato sul n. 7, 1964)

*Abbiamo già accennato (Cfr. Introduzione alla Parte II, Vol. II, p. 235, e Cenni sulle Sorti progressive dell'Aviazione Militare) all'importanza di questo articolo, che senza svalutare l'apporto di D. riconosce la validità delle teorie di M. a distanza di qualche mese dal suo allontanamento definitivo dalla "Rivista Aeronautica".*

*L'autore è un vecchio pilota d'assalto già alle dipendenze di M., che così commenta questo articolo in Guerra agli inermi (p. 125):*

Uno dei migliori miei Commilitoni alla Quinta Brigata d'Assalto Aereo, l'attuale generale di squadra aerea Ranieri Cupini, nel n. 7 del 1964 della Rivista Aeronautica ha pubblicato sulla questione dell'Aviazione d'Assalto un suo chiaro studio, informativo in modo conciso e preciso. Sebbene esso sia per me troppo lusinghiero, ho l'immodestia di pregare il mio Lettore di

prenderne conoscenza, per completare quel poco che ho scritto qui in argomento. Naturalmente comprendo bene le ragioni che indussero il generale Cupini a esprimere anche nei riguardi della Dottrina D. apprezzamenti favorevoli; in questo però non posso essere con lui solidale.

*Pur gettando un ponte tra i due opposti schieramenti e mettendo in evidenza i pregi – non i difetti o le differenze – di ambedue le teorie, il generale Cupini dedica all'assalto molto più spazio che alle teorie douhetiane. Descrive anche – per sommi capi – l'organizzazione NATO per la cooperazione aeroterrestre, che pur riconoscendo prioritaria la conquista della "supremazia aerea" non trova affatto penalizzante per l'Aeronautica Italiana.*

(F. B.)

#### CENNI STORICI SULLA COSTITUZIONE DEI REPARTI AEREI D'ASSALTO ITALIANI

In Italia l'Aviazione d'Assalto, per merito di tenaci ed attivi assertori, iniziò fin dal 1929 le sue prime esperienze pratiche, informandole sulla necessità di colpire obiettivi di piccole dimensioni ma di grande importanza tattica o strategica «bombardandoli con lo stile, con il cervello e l'impeto dell'Aviazione da Caccia».

La costituzione e lo sviluppo dei Reparti d'Assalto italiani possono essere compendati nelle quattro date seguenti:

- Luglio 1929 – VII Gruppo Caccia Terrestre, con compiti sperimentali d'Assalto, costituito dalle Squadriglie 76, 84, 86, 91;
- 2 Ottobre 1931 – VII Gruppo Autonomo Caccia e Assalto, costituito dalle squadriglie 76, 86, 98, 99;

1 Gennaio 1931 – 5° Stormo d'Assalto, costituito dal VII Gruppo (Squadriglie 76, 86, 98) e dal XIX Gruppo (Squadriglie 100, 101, 102);

1 Luglio 1936 – 5° Brigata d'Assalto, costituita dal 5° Stormo, composto come sopra, e dal 50° Stormo composto dal XII Gruppo (Squadriglie 159, 160, 165) e dal XVI Gruppo (Squadriglie 167, 168, 169).

Da tali Reparti, che ebbero sede sull'Aeroporto di Ciampino Sud, uscirono numerosi piloti, spiritualmente temprati ai particolari compiti dell'Assalto, molti dei quali seppero meritare, nel corso delle operazioni belliche che vanno dalla Campagna dell'A.O.I. fino a tutta la 2ª Guerra Mondiale, gloriose Ricompense al Valore, per essersi animosamente prodigati in azioni di bombardamento e mitragliamento a «volo rasente».



Come nel trattare di cose aeronautiche in genere e di dottrina di impiego in particolare, riesce difficile prescindere da quello che è stato il pensiero e l'opera del Douhet, così nel parlare di Aviazione d'Assalto, è assolutamente indispensabile rifarsi al nome del Generale Mecozzi.

Né, d'altra parte, è agevole sottrarsi all'allettante prospettiva di porre a confronto, alla luce delle recenti esperienze di guerra, questi due nostri grandi studiosi che, pur nella polemica più accesa e nella opposizione delle concezioni, furono avversari leali e accomunati dalla stessa fede nell'Aeronautica e dallo stesso convincimento nell'importanza del potere aereo.

Credo anzi si possa affermare, che le più brillanti elaborazioni del Mecozzi abbiano tratto lo spunto iniziale dalla confutazione delle teorie douhettiane.

È noto come la dottrina di guerra propugnata, fin dagli anni precedenti il 1° Conflitto Mondiale, dal Generale Douhet, poggiasse su alcuni fondamentali postulati che rappresentano i capisaldi della cosiddetta teoria del «dominio dell'aria»; postulati che sanciscono la necessità di «resistere alla superficie per far massa nell'aria», scegliendo, fra i possibili obiettivi del bombardamento aereo, i più grandi e i più lontani, quali i centri demografici e industriali, allo scopo di eliminare nel nemico la volontà di resistere.

Si doveva inoltre tendere con ogni sforzo alla conquista del dominio dell'aria fin dai primi giorni di guerra, neutralizzando la forza aerea nemica e impedendole di volare anche nel proprio cielo; questo scopo era conseguibile solo per mezzo del bombardamento strategico, al quale pertanto si dovevano dedicare incondizionatamente risorse ed energie.

Di qui la necessità della costruzione di una flotta omogenea di aeroplani, dotati di elevate caratteristiche di autonomia e di carico, che, riuniti in volo in grandi masse, fossero in grado di offendere – a colpi massicci – qualsiasi punto della superficie avversaria e possedessero in sé la capacità di difendersi, combattendo, nell'aria. Di qui il nome di «apparecchio da battaglia» a questo velivolo fondamentale.

Il Douhet, quindi, non si limitò a formulare premesse teoriche su cui edificare un'arida impalcatura dottrinale, ma volle analizzare il valore del dominio dell'aria, stabilendo un ordine di grandezza delle offese aeree e suggerendo i sistemi necessari per ottenerlo.

Ebbene, proprio nel periodo in cui questa dottrina, concepita con geniale organicità, si diffondeva in Italia e nel mondo, un altro Ufficiale, asso della caccia

italiana, reduce della 1ª Guerra Mondiale – oltretutto confutare Douhet elaborava ed esprimeva, in molteplici scritti, una concezione organica ed applicativa del tutto diversa e che trova oggi una perfetta analogia in quella che le Forze Aeree Tattiche, in armonia con la classica dottrina occidentale, sono chiamate ad attuare.

Questa nuova concezione è quella che il suo sostenitore, Amedeo Mecozzi, chiamò «tendenza dell'assalto», e che oggi, sulla scorta di una validissima esperienza, si è dimostrata conciliabilissima e di redditizia coesistenza con i concetti del bombardamento strategico e del dominio dell'aria [M. lo ha sempre fortemente negato - N.d.C.].

Le premesse teoriche sulle quali l'ideatore basò la sua elaborazione dottrinale sono, in sintesi, le seguenti:

- questa strategia aerea che si fonda sullo scambio di poderosi colpi d'ariete fino al totale annientamento di uno dei contendenti prescinde, logicamente, da qualsiasi considerazione di natura economica; si tratta quindi di una strategia quanto mai dispendiosa e che l'Italia non potrà mai seguire, ma sempre subire;
- come per neutralizzare un uomo non è necessario procedere alla totale distruzione del suo corpo, ma è sufficiente colpirlo con efficacia e decisione in un suo organo vitale, quale può essere il cuore o il cervello, così nella guerra non si può asserire che gli obiettivi di più vaste dimensioni siano quelli più vantaggiosi; esiste sempre, nel dispositivo nemico, un obiettivo particolarmente sensibile la cui distruzione può influire decisamente sul corso delle operazioni. Non solo, ma questo obiettivo possiede sempre un punto di maggiore vulnerabilità che consente la neutralizzazione dell'obiettivo stesso con il minimo dispendio di energie, cioè con la maggiore economia;
- il «potere aereo» è estremamente importante, non vi è dubbio, ma non al punto da poter prescindere dagli altri elementi costitutivi del più vasto «potere militare». Alla concezione douhetiana «resistere alla superficie per far massa nell'aria» bisogna sostituire quella di «resistere in tutti i luoghi, in tutti i tempi e con tutte le Forze Armate, per far massa in un luogo o in un tempo, a volta a volta prescelti, con tutte le forze terrestri, navali ed aeree che si possono riunire a tal fine». Si deve cioè ricorrere all'immutabile principio strategico della «concentrazione dei mezzi».

Queste le premesse teoriche del Mecozzi il quale, evidentemente, nel formularle, non perdettero di vista

la particolare situazione strategica ed economico-politica dell'Italia.

Impostato in tal guisa il problema, il Mecozzi giunse alla sua soluzione con un procedimento logico e conseguente, sostenuto da una personale esperienza e da uno studio intelligente ed assiduo.

Eliminata, per ragioni di economia, la concentrazione di ogni risorsa disponibile a favore dell'Armata Aerea, di cui tuttavia non nega la opportunità, il Mecozzi propugna una forma di cooperazione aereo-terrestre e aereo-navale molto stretta, suscettibile di eccellenti applicazioni in quasi tutte le situazioni operative. Tale cooperazione deve essere «attiva, concomitante e indissolubile»; in quanto la scienza e l'arte militare consistono, in gran parte, nell'armonica cooperazione delle armi e dei servizi, non potendo ciascun'arma per sé ottenere risultato definitivo.

Inoltre, il favorevole esito di un'operazione deve essere incalzato con lo «sfruttamento del successo», altrimenti i danni si riparano, la falla si chiude ed alla conclusione non si giunge; la cooperazione delle armi è dunque il mezzo essenziale per sfruttare il successo.

Ma non è tutto: le forze armate terrestri, navali ed aeree nemiche «in atto» – è sempre il Mecozzi che parla – sono i più importanti ed urgenti obiettivi, perché frattanto potrebbero operare e sopraffare; invece le forze «in potenza» (fabbriche, magazzini, depositi, caserme, ecc.) potrebbero essere resi inutili al nemico se frattanto le nostre Forze Armate prevalessero. Distrutte, o comunque neutralizzate le forze nemiche «in atto», non solo tutti gli altri scopi stanno a portata di mano, ma le forze nemiche «in potenza» passano utilizzabili al nostro servizio, con la popolazione del paese nemico non dissanguata né immiserita.

Anche la guerra psicologica è oggetto d'attenzione per il Mecozzi; per lui l'attacco premeditato alle popolazioni inermi, col pretesto che tutti lavorano per la guerra e perciò sono tutti belligeranti, non si legittima sul piano morale e non si giustifica con un ipotetico acceleramento ed accorciamento del conflitto, né con un presunto risparmio di vite dei combattenti amici.

La logica conclusione di un argomento tanto coerente quanto umano è rappresentato dalla proposta di inserire nell'Armata Aerea aliquote di velivoli piccoli, maneggevoli, veloci, monoposto ed eccezionalmente biposto, destinati ad attaccare obiettivi di superficie e manovrati da piloti particolarmente addestrati, capaci di realizzare la sorpresa nel tempo e nello spazio.

Queste aliquote dovranno essere riunite in una specialità denominata appunto «Aviazione d'Assalto».

Tracciata così la fisionomia della nuova specialità e fissate le caratteristiche fondamentali d'impiego dei nuovi mezzi, ai quali è affidato il compito di battere «obiettivi di qualità» fra i quali primeggiano le forze nemiche «in atto», il Mecozzi passa a fissare anche il metodo d'impiego e le modalità d'azione dell'Aviazione d'Assalto.

L'Aviazione d'Assalto cioè dovrà essere impiegata in unità piccole e numerose per conciliare i vantaggi della sorpresa e dell'offesa contemporanea su molti obiettivi, con la necessità di superare le opposizioni aeree nemiche; queste formazioni dovranno tendere alla «precisione» della offesa con armi da getto, di lancio e da tiro, diretta contro piccoli bersagli particolarmente sensibili – agli effetti della efficienza morale e materiale del nemico – compresi nei grandi obiettivi. La precisione sarà ottenuta puntando la traiettoria del velivolo sul bersaglio e rilasciando i proiettili solo quando l'intervallo si è ridotto al minimo compatibile con le limitazioni tecniche.

Le modalità d'azione consisteranno perciò nel volo rasente e nel volo in picchiata; di qui il simbolo ed il motto dell'Assalto: il corto ferro – la daga romana – e «comminus» – corpo a corpo – a significare che il colpo deve essere vibrato dalla più breve distanza, affinché sia più efficace.

Insiste infine il Mecozzi su una caratteristica peculiare che il velivolo d'assalto dovrebbe possedere: cioè dovrebbe essere idoneo, oltre che ad offendere in superficie, anche ad imporre il combattimento a tutti i velivoli non da caccia, ed a sostenerlo, in caso di estrema necessità, contro gli intercettori avversari.

Questa, insomma, molto succintamente, l'Aviazione d'Assalto che il Mecozzi auspicò fin dagli anni immediatamente successivi alla 1ª Guerra Mondiale; Aviazione che altro non è se non una vera e propria aviazione da bombardamento vista con il cervello ed il cuore di un cacciatore.

Ad un osservatore superficiale o ad un acceso e poco sereno sostenitore delle teorie douhettiane, questa concezione può apparire – come a molti appare – in evidente e netto contrasto con la teoria del «dominio dell'aria»; ma così non è, ove si pensi che le due concezioni possono non solo coesistere ma addirittura integrarsi per sfociare, dopo un'armonica e razionale combinazione, nel più valido ed efficace strumento di lotta.

\* \* \*

Tra la definizione della «tendenza dell'assalto» e lo scoppio della 2ª Guerra Mondiale mancò l'affermazione della specialità, sia per la politica militare seguita dai vari Paesi, tesa verso obiettivi differenti, sia perché la tecnica non era ancora in grado di realizzare le caratteristiche richieste per i velivoli d'assalto, sia perché le esperienze belliche intermedie non erano state né convincenti, né esaurienti. Nemmeno in Italia, dove pur si costituirono Reparti e si costruirono velivoli secondo gli intendimenti del Mecozzi, furono soddisfacentemente raggiunte le mete che la «tendenza dell'assalto» aveva definito.

In definitiva, allo scoppio della 2ª Guerra Mondiale, Reparti di assalto potevano limitatamente considerarsi solo quelli degli Stukas tedeschi ed un'aliquota dei Reparti aerei imbarcati. Cito questi due perché furono i soli che ebbero una notevole importanza nell'impiego bellico.

Gli Stukas, che avevano fatto la prima apparizione, ad evidente scopo sperimentale, nella guerra di Spagna, ebbero un'importanza preponderante nei successi conseguiti dalle forze armate tedesche in Polonia e in Francia. Il loro impiego, associato a quello dei carri armati e favorito da particolari, locali condizioni, contribuì a restituire alla offensiva un folgorante predominio sulla difensiva, per cui le operazioni assunsero il carattere di movimento e di rapida decisione, in netto contrasto con quanto era sembrato di poter dedurre dagli insegnamenti della 1ª Guerra Mondiale.

Tuttavia il rendimento degli Stukas decrebbe rapidamente per effetto della limitata velocità, del limitato armamento difensivo e della caratteristica d'impiego, quando essi affrontarono, a Dunkerque e nella prima fase della battaglia d'Inghilterra, una difesa modernamente organizzata e furono quindi esposti a gravi perdite per opera della caccia e dell'artiglieria avversarie.

Non migliore poteva ritenersi la capacità operativa dei siluranti e dei bombardieri in picchiata dell'Aviazione imbarcata, che pur potevano considerarsi tra i velivoli d'assalto dell'epoca. Le loro caratteristiche, rispetto ai similari terrestri, erano peggiorate dalle limitazioni imposte dalle dimensioni e dalle attrezzature delle loro basi galleggianti.

Il loro impiego si fondava, invariabilmente, sull'ottenimento preventivo della sorpresa, nel tempo e nello spazio, o sulla sicura e poderosa scorta caccia.

Ora, durante la guerra, si presentò sempre più frequente la necessità di colpire, con esattezza ed efficacia, obiettivi di piccola estensione e tuttavia dotati di grande valore bellico. Non si trattò solo di navi, ma di opere d'arte per le comunicazioni, di elementi essenziali di fabbriche e di fonti di energia, di velivoli al suolo e di installazioni aeroportuali, di stazioni radar, radio e telefoniche e così via fino a quegli obiettivi del campo di battaglia imbattibili con le tradizionali armi terrestri, o perché defilati, o perché dotati di mobilità apprezzabile, come carri armati, automezzi, semoventi, ecc. E tutto questo malgrado una difesa sempre più efficiente.

Pertanto l'affermazione ed il progresso dell'Aviazione d'Assalto furono in stretta dipendenza dell'acutezza deduttiva dei comandi nel ricavare concetti e indicazioni dalla vissuta esperienza di guerra, dalla genialità e dalla prontezza dei tecnici nel dare consistenza alle richieste degli Stati Maggiori ed infine dalla adattabilità e dalla perfezione dei sistemi addestrativi, intesi ad utilizzare i nuovi ritrovati tecnici.

Tappe rimarchevoli di questo progresso furono l'adozione di armi da fuoco di calibro rilevante a bordo dei piccoli aeroplani d'assalto, la generalizzazione della corazzatura, l'affermazione dei proiettili a razzo, la propulsione a reazione dei velivoli stessi, il perfezionamento delle installazioni radio di bordo e di terra.

Per quanto riguarda l'impiego, la storia della 2ª Guerra Mondiale è ricca di episodi che a volte assurgono all'importanza di vere e proprie battaglie, condotte e vinte con il preponderante o con l'esclusivo impiego dell'Aviazione d'Assalto.

In Europa, oltre alle prime esperienze di Polonia e di Francia – di cui si è detto – l'appoggio dell'assalto allo sviluppo delle operazioni terrestri, rivelò tutto il suo valore non solo nella prima fase della campagna di Russia – e cioè fino a quando i Tedeschi avanzarono – ma anche successivamente, in concomitanza con la riscossa russa; di fronte ad una Luftwaffe sempre più diradata e stremata, divenne sensibile l'apporto dei velivoli d'assalto sovietici, *che primi nel mondo utilizzarono proiettili a razzo* ed un armamento di lancio particolarmente idoneo per battere, con efficacia, consistenti obiettivi sul campo di battaglia; e ciò secondo la tecnica del volo radente, assicurando quindi – per quanto possibile – la sorpresa della propria azione.

In Mediterraneo e sulle sue coste, grandi risultati ottennero sia le Aviazioni imbarcate con i loro siluranti, sia le Aviazioni basate a terra con siluranti e bombardieri in picchiata.



I nomi di Taranto, di Capo Matapan, di Creta, di Malta e dei convogli navali ricordano ben note imprese nelle quali rifulsero nei due campi avversi non solo la decisione e la capacità a colpire con estrema precisione, ma anche la elevata convenienza di attaccare dall'alto e da vicino.

Nel Pacifico si svolse una guerra di grandissima estensione che soprattutto fu caratterizzata dalla lotta per il dominio delle vie marittime. In questa lotta gran parte dell'onere fu riservata alle opposte Aviazioni imbarcate che rappresentarono quasi sempre l'avanguardia delle forze a diretto contrasto e che spesso risolsero, da sole, le sorti della battaglia.

Il famoso attacco di Pearl Harbour può essere considerato come una battaglia unilaterale di sorpresa tra 8 corazzate americane ed i velivoli d'assalto di 6 portaerei giapponesi: le 8 corazzate furono battute.

Il 10 dicembre 1941 si verifica un avvenimento navale che praticamente fa scomparire la flotta britannica dall'Estremo Oriente. Tale avvenimento non può invocare la sorpresa, che in un certo senso giustifica il disastro di Pearl Harbour, e rappresenta un classico esempio della guerra d'assalto sul mare.

Due delle più potenti unità della flotta inglese, la «Repulse» di 29.000 tonn. e la «Prince of Wales» di 35.000 tonn. – quest'ultima entrata in squadra solo da pochi mesi – subiscono, nel giro di un'ora e mezza, 6 attacchi da parte di bombardieri in picchiata e aerosiluranti giapponesi; per ogni attacco la formazione impiegata non supera i nove velivoli. Il risultato dell'azione ha del prodigioso: le due Unità affondate, contro soli otto velivoli nipponici abbattuti.

Sei mesi dopo Pearl Harbour – a Midway – l'Ammiraglio Nimitz riuscì a concentrare 3 portaerei contro le 4 giapponesi; con l'aggiunta di 121 velivoli basati a Midway, la battaglia fu combattuta ad armi pari dai velivoli in assalto alle unità navali.

Il risultato fu la completa sconfitta tattica e strategica dei Giapponesi.

Parlando della guerra nel Pacifico, non si può fare a meno di citare quella che oserei definire «l'esperazione dell'assalto»: vale a dire la tattica «kamikaze», quella dei «velivoli suicidi».

La tattica «kamikaze» – che portava l'uomo e la macchina ad infrangersi contro il bersaglio, generalmente navale – fu propugnata, sviluppata e perfezionata dallo Stato Maggiore Nipponico nella seconda metà del 1944, quando cioè le proporzioni assunte dal potere aereo statunitense erano tali da non consentire dubbi sulla sua schiacciante superiorità.

Battuti sul piano industriale dal fattore tempo, che dopo Pearl Harbour aveva giocato a tutto favore dell'avversario, i Capi dell'Aviazione nipponica compresero che solo una tattica eccezionale, basata sulla sorpresa e sulla infallibile precisione di attacchi diretti contro obiettivi di alta qualità, dava qualche affidamento sulla possibilità di ristabilire un certo equilibrio delle forze in campo.

Gli aviatori giapponesi battezzarono i loro apparecchi con lo storico nome di «kamikaze», ossia «vento divino» a ricordo di un celebre avvenimento della storia del loro Paese. Infatti, nel 1281, un Imperatore cinese, Koubilai Khan, nipote di Genghis Khan, dopo avere conquistato il continente, riunì una poderosa flotta per l'ulteriore occupazione dell'arcipelago giapponese; al momento dell'invasione, una provvidenziale tempesta – detta appunto «vento divino» = kamikaze – distrusse la flotta cinese, salvando così il Giappone.

Il più illustre pilota «kamikaze» fu il Comandante della 26ª Squadra Aerea, Ammiraglio Arima che, per sostenere senza riserve l'idea generosa ed ardita, si infranse col suo apparecchio il 15 ottobre del 1944, contro una portaerei battente bandiera stellata.

Interi Reparti costituenti la normale linea furono successivamente impiegati in attacchi suicidi, e la tattica fu talmente generalizzata che, in caso di sbarco del nemico in Giappone, era previsto un impiego molto esteso di tali apparecchi (dalle 5.000 alle 10.000 unità).

Durante gli sbarchi americani sulle coste delle Filippine, la sorpresa degli attacchi «kamikaze» ebbe effetti notevolissimi: in una sola giornata furono affondate 3 portaerei ed altre 7 subirono danni rilevanti. Durante la sola battaglia di Okinawa, la tattica «kamikaze» poté ascrivere al suo attivo ben 36 affondamenti e circa 400 danneggiamenti, che stanno a rappresentare quanto grave si profilasse la minaccia del sistema; basti pensare che gli americani furono costretti a ridurre al silenzio gli aeroporti da cui partiva tale minaccia, destinando al compito ben 2.400 superfortezze volanti.

In tutti gli attacchi suicidi un pilota su sei raggiungeva il suo obiettivo e il bilancio poté ritenersi soddisfacente: sei apparecchi perduti contro una grande unità da combattimento gravemente danneggiata o distrutta.

Se si pensa al consapevole sacrificio di questi aviatori, non si può non essere presi da un profondo senso di ammirazione per tali valorosi.



Tuttavia non si creda che tale spirito di sacrificio sia esclusiva prerogativa dell'uno o dell'altro popolo. Purché esistano le premesse del genere, ossia:

- limitato numero di obiettivi vitali da colpire;
  - disponibilità di velivoli adatti a colpire;
  - convinzione che i danni inflitti al nemico potranno fornire eccezionali vantaggi morali e materiali;
- in ogni Paese potranno trovarsi gli uomini disposti ad una assidua preparazione per sicuro, supremo sacrificio.

Nell'ultima fase della guerra, dallo sbarco in Normandia all'annientamento della potenza tedesca, l'Aviazione d'Assalto ha sostenuto compiti di importanza fondamentale ed ha assunto, anche numericamente, uno sviluppo preponderante in tutte le forme d'appoggio.

Ciò è confermato da quanto ha scritto il Maresciallo dell'Aria Sir Trafford Leigh Mallory, nella sua relazione sull'attività dell'Aviazione del Corpo di Spedizione Alleato dell'Europa Occidentale, durante le operazioni d'invasione della Germania:

«Il piano d'attacco contro le linee nemiche di comunicazione aveva lo scopo di costringere il nemico ad abbandonare la ferrovia come mezzo di comunicazione.

... In un solo giorno velivoli d'assalto inglesi distrussero 67 locomotive e ne danneggiarono 95; lo stesso giorno i velivoli d'assalto americani distruggevano 91 locomotive e ne danneggiavano 134. Con il sistema ferroviario parzialmente distrutto, il nemico, per il trasporto delle truppe e dei rifornimenti, fu obbligato a servirsi delle strade, col conseguente rallentamento dei movimenti, con una maggior esposizione agli attacchi aerei e con un maggiore consumo di benzina e di gomme.

Un ulteriore scacco al flusso di rinforzi dell'avversario fu la distruzione dei ponti che praticamente isolò la zona dell'invasione».

«... Le operazioni aeree tendenti alla disorganizzazione dei comandi nemici cominciavano il giorno prima dell'attacco. Comandi di Divisione e di Corpo d'Armata tedeschi, centri telegrafonici ed altri obiettivi furono attaccati da aeroplani d'assalto con bombe e proiettili razzo. Tali incursioni provocarono perdite fra i Generali tedeschi e lo stesso Maresciallo Rommel fu ferito a morte».

«... Durante l'avanzata alleata dell'agosto-settembre gli assaltatori attaccarono costantemente il nemico in ritirata e le strade della Francia Settentrionale si cosparsero dei resti bruciati degli automezzi e del materiale bellico dell'Esercito tedesco».

«... Il volo d'assalto si dimostrò arma vincitrice di battaglie. La ricognizione armata degli assaltatori sulle strade, sulle linee ferroviarie e sui guadi dei fiumi, durante le ore di oscurità, si dimostrò altamente efficace».

La citata relazione fornisce alcuni dati altamente significativi, riguardanti il quantitativo di velivoli – fra Reparti inglesi ed americani – disponibili alla vigilia dell'invasione in Europa: dei complessivi 6.600 velivoli a motore, ben 3.483 – cioè oltre la metà – erano rappresentati da caccia e caccia-bombardieri, ambedue impiegabili e impiegati come assaltatori.

Anche in campo tedesco la «tendenza dell'assalto» diede prova di vitalità fino all'ultimo, e con risultati tutt'altro che trascurabili. Tra l'altro lo dimostra questo episodio.

Il 1° gennaio del 1945, una decina di Geschwader montati su velivoli Me.109 e F.W.190, con un totale di circa 1.100 unità, eseguirono – sotto il comando del generale Sperrle – un attacco contemporaneo di sorpresa su numerose basi aeree alleate, colme di velivoli, in Belgio e Olanda.

Durante circa mezz'ora i Me. ed i F.W. mitragliarono gli aeroplani alleati ammassati sulle piste. Solo a Bruxelles-Evère 123 aeroplani da trasporto, delle «Fortezze Volanti», dei Typhoon, degli Spitfire furono annientati. A Eindhoven uno Stormo canadese di Typhoon ed uno Stormo polacco di Spitfire furono completamente distrutti.

L'asso francese Clostermann, dal cui libro sono desunti questi dati, conclude: «In tutto, circa 800 aeroplani alleati erano stati messi fuori combattimento in qualche minuto. I pochi Tempest e Spitfire che poterono coraggiosamente intervenire, abbatterono in complesso 36 velivoli tedeschi e le artiglierie contraeree inglese ed americane ne distrussero 57. Ossia un totale di 93 velivoli tedeschi abbattuti, contro gli 800 alleati».

Alla fine della 2ª Guerra Mondiale l'assalto aveva assunto una netta fisionomia sotto ogni riguardo.

I velivoli di cui usufruiva rappresentavano numericamente l'aliquota più forte in seno alle varie Aeronautiche. Questi velivoli erano quasi sempre dei caccia delle più elevate caratteristiche, dotati, sin dalla loro costruzione, di apparecchiature e installazioni che permettevano di conferir loro l'attitudine di accrescere il carico offensivo in vista del loro impiego d'assalto, ossia di attacco alla superficie.

Spesso, uno dei carichi esterni era costituito da serbatoi sganciabili di carburante, per cui il velivolo assumeva più elevate caratteristiche di autonomia.

Erano tutti accuratamente blindati e la loro struttura era completamente metallica; alcuni tipi tedeschi, primi al mondo, usufruivano di motori a reazione. Tutti i velivoli disponevano di apparati radio per il collegamento aria-aria e aria-terra, molti erano dotati di apparecchiature per l'identificazione automatica e per essere avvertiti della presenza di velivoli nel settore poppiere. La velocità massima di questi assaltatori oscillava tra i 700 ed i 1000 km orari.

Da quanto detto sin qui, mi pare si possa dedurre che la «tendenza dell'assalto» alla fine della 2ª Guerra Mondiale era ormai divenuta la «realtà dell'assalto». In essa si riscontravano tutte le caratteristiche, tutte le modalità che tanti anni prima erano state fissate da un Ufficiale pilota italiano.

Egli aveva sostenuto che l'economia di guerra impone che si prendano in considerazione non solo i poderosi colpi d'ariete che le contrapposte aviazioni strategiche possono scambiarsi; e la guerra gli aveva dato ragione.

Egli aveva sostenuto che nel dispositivo nemico esistono obiettivi particolarmente sensibili, la cui distruzione può influire decisamente nel corso delle operazioni: e la guerra gli aveva dato ragione.

Egli aveva detto che in guerra occorre resistere in tutti i luoghi, in tutti i tempi e con tutte le forze armate, per far massa in un luogo o in un tempo, a volta a volta prescelto, con tutte le forze terrestri, navali ed aeree che si possono riunire a tal fine: e l'intero svolgimento della 2ª Guerra Mondiale aveva fornito una continua conferma al suo asserto.

Nelle modalità d'applicazione dei suddetti principi, la guerra aveva messo in luce il valore essenziale della cooperazione «attiva, concomitante e indissolubile» tra l'Aeronautica e le Forze Armate di superficie. Inoltre era stato anche provato che le forze armate terrestri, navali ed aeree «in atto» costituivano i più importanti ed urgenti obiettivi, ricchi di punti sensibili da colpire con precisione, tanto che per batterli era stata ovunque creata una particolare aviazione: l'Aviazione d'Assalto.

Essa disponeva di velivoli piccoli, maneggevoli, veloci, particolarmente addestrati, capaci di colpire da vicino e con esattezza obiettivi terrestri, marittimi ed aerei. Essi erano, fondamentalmente, dei bombardieri con il cervello e il cuore di cacciatori.

Ad intravedere questi risultati, ad indicare queste mete, il Generale Mecozzi era giunto, sulla base di una speculazione solida e logica, vent'anni prima della conclusione della 2ª Guerra Mondiale.

\* \* \*

Si osservi, ora, quello che è l'Assalto di oggi e lo si esamini nello ambito della grande alleanza militare di cui l'Italia fa parte.

La NATO ha diffuso una sensibile uniformità in molti campi del pensiero e delle applicazioni militari. Tale uniformità trae la sua convincente autorevolezza da una profonda elaborazione critica dell'immenso materiale statistico e storico raccolto nel corso della 2ª Guerra Mondiale e in successive prove pratiche, ed è in fase di continuo perfezionamento ad opera di consessi nazionali ed internazionali che tengono conto anche delle particolari esperienze e caratteristiche locali, ai fini dell'applicabilità contingente.

Nel campo aereo si è addivenuti all'adozione di una dottrina i cui aspetti, specie quelli che interessano l'assalto, cercheremo di esporre, per ragioni di spazio, molto sinteticamente.

Allo scoppio delle ostilità, il potere aereo – con ciò intendendo il complesso delle risorse umane e materiali che l'Alleanza potrà destinare alla guerra aerea – dovrà sostenere due compiti vitali: per primo la difesa dell'area su cui sono i territori degli Stati Alleati ed i mari che li collegano direttamente; l'altro compito sarà quello di portare l'offesa aerea contro il potenziale bellico avversario, ovunque questi si manifesti, in terra, mare e cielo.

Allo scopo, i mezzi attivi del potere aereo sono stati suddivisi in tre tipi di Grandi Unità:

- le Forze Aeree Strategiche;
- le Forze Aeree Tattiche;
- le Forze per la Difesa Antiaerea Territoriale.

Le prime sono destinate a condurre, secondo i principi che furono in gran parte definiti dal Generale Douhet, l'attacco aereo alle risorse più essenziali arretrate e consistenti del potere bellico nemico e cioè: alle basi dell'Aviazione Strategica, alle sedi del potere politico, alle grandi industrie, alle fonti di materie prime e di energia, ai grandi depositi di materiali, agli elementi fondamentali delle reti di comunicazioni e telecomunicazioni, alle scuole militari e così via.

Le forze aeree tattiche, invece, sono destinate a sostenere il peso della guerra aerea nelle zone di diretto interesse delle opposte forze di superficie a contatto, siano esse terrestri o marittime.

Quest'area, su terra, può ritenersi estesa per alcune centinaia di chilometri al di qua e al di là del fronte e comprende lo schieramento delle forze aeree tatti-

che e delle forze terrestri in atto, le loro riserve immedie ed il relativo sostegno logistico.

Nell'area d'interesse tattico le Forze Aeree Tattiche assumono ambedue i compiti di offesa e di difesa.

Infine, le Forze per la Difesa Aerea Territoriale hanno il compito di opporsi alle incursioni dell'Aviazione Strategica nemica, nell'area alle spalle di quella d'interesse tattico.

Può accadere che, nei limiti delle possibilità, e sotto lo stimolo della necessità, la precisa ripartizione delle zone di azione non sia rigorosamente e costantemente rispettata, per cui si potrà vedere la Forza Aerea Strategica impiegata in zona d'interesse tattico, o che la Difesa Antiarea Territoriale estenda la sua azione in zona tattica, e che la Forza Aerea Tattica partecipi alla difesa, all'infuori della zona di sua responsabilità.

È intuitivo che la composizione delle Forze Aeree, siano esse strategiche, tattiche o D.A.T., risulti varia, a seconda delle caratteristiche geografiche, climatologiche e operative dell'area a cui sono destinate.

Se consideriamo una Forza Aerea Tattica, troveremo che i Reparti d'assalto ne costituiscono la preponderante parte attiva. Essi svolgono ambedue i compiti di attacco: agli obiettivi nemici di superficie e alle formazioni aeree che tentano di oltrepassare il fronte. Spesso, gli assaltatori sono impegnati anche in missioni di ricognizione.

Perciò, alla versatilità del loro impiego corrisponde una notevole complessità addestrativa che ha per meta di renderli capaci di efficace azione contro numerose ed estese classi di obiettivi, generalmente in stretta aderenza alla rapida evoluzione di una situazione tattica di superficie, per cui il rigoroso rispetto dei dati imposti, nel tempo e nello spazio, è condizione essenziale di rendimento collaborativo.

Nei Reparti d'assalto, più che in ogni altra specialità aeronautica, si tende ad esaltare due caratteristiche che ne moltiplicano il valore bellico.

Esse sono la mobilità e la flessibilità.

Per mobilità intendiamo la capacità dei Reparti d'impiego o a trasferirsi dall'uno all'altro scacchiere operativo od a variare il proprio schieramento per adeguarsi agli spostamenti del fronte, ed a riprendere immediatamente la piena attività bellica, malgrado le mutate condizioni ambientali. Naturalmente ciò è tanto più facile quanto più diffusa è la uniformità delle infrastrutture e degli equipaggiamenti, quanto più elevato è l'addestramento ad operare in condizioni climatologiche avverse e quanto più simili sono le

modalità d'impiego applicate dai Comandi sotto la cui guida i Reparti debbono, successivamente, operare.

L'altra caratteristica, la flessibilità, deve intendersi come l'attitudine a concentrare l'azione dei vari Reparti d'assalto contro uno stesso obiettivo, oppure a variare, anche nel corso stesso dell'azione, l'obiettivo o l'istante dell'intervento, oppure a condurre l'azione contro un bersaglio che deve essere preventivamente ricercato.

Da ciò si deduce che la flessibilità, contrario di rigidità, consente ad un ben congegnato sistema di Comando e ad un opportuno schieramento di Reparti, di adattare l'azione dell'assalto alla molteplice e mutevole realtà della situazione tattica di superficie.

Le forme d'impiego per l'assalto di oggi sono essenzialmente tre: la lotta per il conseguimento della superiorità aerea, la interdizione del campo di battaglia, la diretta partecipazione alla battaglia di superficie.

La lotta per la superiorità aerea tende a conferirci piena libertà di svolgere attività bellica aerea, e a togliere al nemico qualsiasi possibilità di contrasto o ritorsione dello stesso tipo. Naturalmente, questa estrema meta, al cui raggiungimento non è impegnato il solo assalto, si attua colpendo l'aviazione nemica nelle sue basi, affrontandola e vincendola in combattimento aereo, distruggendo le sue infrastrutture, depositi, telecomunicazioni, ecc.

Questo impiego si deve ritenere primo ed essenziale. A conferma valga la citazione del Maresciallo Montgomery il quale così si è espresso: «Io credo che il primo e più grande principio della guerra sia che si debba vincere la battaglia per la supremazia aerea prima di iniziare l'offensiva in terra e in mare».

Per estensione del concetto potremmo dire: dobbiamo essere più forti del nemico, nell'aria, sin dall'inizio del conflitto e non dovremo mai perdere la supremazia aerea.

La seconda forma d'impiego dell'assalto è quella intesa a realizzare l'interdizione del campo di battaglia, ossia a isolare il dispositivo nemico dalle sue fonti di rifornimento e quindi anemizzarlo fino a togliergli la capacità di proseguire la lotta.

Infine l'assalto sarà impiegato per appoggiare direttamente le forze di superficie impegnate in battaglia, sia intervenendo col proprio fuoco là dove le armi terrestri non possono colpire o sono di debole azione, sia dove si debba contribuire allo sfruttamento di un successo, per impedire al nemico di riorganizzarsi, riunirsi, ricostituire in dispositivo consistente.

\* \* \*

Questi concetti sull'impiego dell'Assalto, pur elementarmente espressi, appariranno sotto una luce quanto mai viva ed umana ove si pensi a quale immenso ed insostituibile contributo di esperienza, di coraggio, di spirito di sacrificio dovrà essere fornito da coloro che, all'azione, daranno sostegno di mente e di braccio.

Molto spesso l'assaltatore aereo dovrà gettare il cuore al di là della meta perché la determinazione di colpire riesca a superare ogni umana debolezza.

E chi comanda, dovrà avere piena coscienza della preziosa posta in gioco affinché, sempre, il risultato compensi lo slancio e il sacrificio.

In questo campo, dove i valori dello spirito trascendono quelli materiali – in cui noi peraltro siamo purtroppo vincolati dalle nostre modeste possibilità – le Aerobrigate Italiane d'Assalto, sono in grado di fornire un sicuro e tangibile contributo all'incremento di quel potere aereo occidentale che dell'italianissima specialità ha fatto un poderoso strumento di lotta.





#### IV

### ANTONIO DUMA, "IL DOUHET E IL MECOZZI, OGGI" ("Rivista Aeronautica", nn. 8-9, 1968)

*L'allora ten. col. pilota Antonio Duma (poi generale e apprezzato direttore della "Rivista Aeronautica" dal 1977 al 1988) mette a confronto le teorie di D. e M., giungendo alla conclusione che, senza nulla togliere ai meriti di D., il pensiero di M. "conserva sostanzial-*

*mente la sua validità". Va ricordato che, al momento, M. (ancora in vita) aveva già pubblicato Guerra agli inermi, ma non le due ultime opere (Aquila Rossa e Le sorti progressive dell'Aviazione Militare).*

(F. B.)

*Il Douhet e il Mecozzi, a parte gli estremismi, le accese polemiche e le vertenze da essi originate, hanno, col loro pensiero, onorato la nostra Aviazione ed il nostro Paese e sono stati discussi, illustrati, sostenuti o avversati, in innumerevoli scritti. Ma l'argomento non è esaurito, continua ad attrarre l'attenzione di molti studiosi.*

*Recentemente, presso la Scuola di Guerra Aerea, il Ten. Col. Pil. Antonio Duma ha tenuto al 36° Corso Superiore (1967-68) una conferenza di 25 minuti intitolata «VALIDITÀ DELLE TEORIE DEL DOUHET E DEL MECOZZI», dalla quale è stato tratto, a cura del Gen. B.A. Francesco Pierotti, l'articolo che segue.*

*In una conferenza di 25 minuti non possono certo essere sviscerati tutti gli aspetti e tutti i particolari delle due dottrine, le quali, forzatamente, sono state schematizzate nei loro tratti essenziali con sintesi piuttosto... draconiana, e l'esame critico di esse non può che essere superficiale: tuttavia, il lavoro del Ten. Col. Duma presenta notevole interesse perché il pensiero dei due teorici vi è raffrontato con la realtà odierna e con gli orientamenti dottrinari attuali.*

(Nota del Direttore)

#### Premessa

L'evoluzione delle dottrine di impiego dell'Arma Aerea, dipendente in larga parte dai mutamenti, frequenti e sostanziali, delle caratteristiche e delle prestazioni degli aeroplani e del loro armamento, s'è svolta in un mezzo secolo appena. L'Arte Militare aerea non ha dietro le spalle il passato dell'Arte Militare terrestre, di cui si trovano tracce perfino nel Vecchio

Testamento (Deuteronomio), su cui esistono trattati vecchi di 95 secoli (come l'«Arte della guerra» di Sun Zu, contenente concetti e norme ancora accettabili) e infinite documentazioni dell'azione e del pensiero di grandi condottieri, come Alessandro Magno, Giulio Cesare, Federico il Grande, Napoleone Bonaparte ed altri.

I principî dell'arte della guerra, frutto distillato da millenarie esperienze, assiomi validi pressoché in ogni tempo e circostanza (per esempio: i principî della massa, della economia, della offensiva, della sorpresa, della sicurezza, della manovra)<sup>1</sup>, forniscono una guida, un orientamento sulla condotta delle operazioni militari in generale, ma si può dire che una dottrina o teoria di impiego concepita in un determinato momento e in un determinato ambiente per una Forza Armata e per determinati mezzi bellici, conserva nel tempo la sua validità, solo se, con la creazione di nuove armi e di nuovi ritrovati tecnici, continua a rispondere alle esigenze per le quali essa nacque ed a trovare positiva conferma nelle concezioni strategiche e tattiche che regolano l'impiego dei mezzi e delle armi più moderne.

Oggi esiste una regolamentazione di impiego delle Forze Aerotattiche esattamente definita e sufficientemente collaudata, diffusa quasi uniformemente in Occidente, ed esistono delle procedure di difesa aerea sperimentate e comuni alle nazioni alleate occidentali. L'impiego delle cariche nucleari per

1. V. l'articolo «I principî dell'Arte della Guerra da Sun Zu a Mao Tse-Tung», Rivista Aeronautica, n. 7, luglio 1968.

mezzo dell'Aviazione strategica e dei missili balistici intercontinentali non può, invece, essere progettato sulla base di conoscenze preesistenti o di esperienze reali.

Le teorie sull'impiego delle Forze Aeree concepite nei primi tempi della loro apparizione hanno risentito, al momento della loro formulazione, della mancanza dell'apporto dell'esperienza, essendo state basate solo sulla previsione, più o meno soggettiva, del futuro sviluppo del mezzo. Così avvenne per le dottrine enunciate dal Gen. Giulio Douhet e dal Gen. Amedeo Mecozzi, le quali, tuttavia, non hanno mancato, in passato, di influenzare in varia misura la politica aeronautica e la preparazione dei mezzi aerei.

Come si presentano oggi, quelle dottrine, alla luce della situazione politico-militare attuale, delle regolamentazioni e delle procedure moderne di impiego, dopo i primi 60 anni di vita dell'aeroplano, dopo un susseguirsi di esperienze aeronautiche che, sebbene svoltesi in un tempo relativamente breve, sono state intense e severe, dopo le conquiste tecnico-scientifiche di questi ultimi decenni?

Il pensiero di quei due uomini, che hanno altamente onorato la nostra Aeronautica, e sono stati i primi ad affrontare, dal lato teorico, il problema dell'impiego del nuovo mezzo, ha sollevato infinite polemiche e suscitato vivo interesse dentro e fuori i confini della nazione, anche se, quando fu espresso, apparve più come una profezia che come una dottrina praticamente attuabile: che valore, che attendibilità ha oggi?

Schematizzati i concetti principali delle due teorie, si cerca, in questo articolo, di individuare quale e quanta parte di esse è stata suffragata dai fatti acquistando un valore dottrinario presumibilmente valido nel presente e nel futuro, alla luce degli sviluppi tecnici dello strumento militare e delle odierne esigenze, e quale e quanta parte, invece, non avendo trovato applicazione e conferma nella realtà, debba ritenersi inaccettabile, inconciliabile con le attuali concezioni di impiego dell'Arma Aerea.

### Il Douhet e il «dominio dell'aria»

La conquista del «dominio dell'aria», che permetterà di impiegare liberamente e illimitatamente le proprie Forze Aeree mentre il nemico non può usare le sue, è l'idea fondamentale del Douhet.

Per conquistare il dominio dell'aria occorre annientare l'Aviazione nemica attaccando le sue basi, le sue

fonti di produzione e di approvvigionamento, le sue infrastrutture, mediante una Forza Aerea «indipendente» (cioè non subordinata ai comandi delle forze di superficie) costituita da «velivoli da battaglia», aventi un grande raggio di azione ed un elevato «plafond» operativo, provvisti di un potente armamento offensivo e di un armamento difensivo idoneo a respingere l'attacco dei caccia nemici.

L'azione contro l'Aviazione nemica renderà possibili gli attacchi ai centri demografici, alle industrie, alle comunicazioni; in seguito a tale offensiva aerea le forze di superficie nemiche, prive dell'appoggio della nazione, diverranno ben presto incapaci di sostenere la lotta, ogni volontà di resistenza dell'avversario sarà stroncata.

La conquista del dominio dell'aria, secondo il Douhet fattore determinante ai fini della vittoria finale e della conquista del territorio nemico, dà alle Forze Aeree indipendenti la capacità di risolvere da sole il conflitto; perciò la maggior parte delle risorse disponibili deve esser dedicata all'Aviazione, in quanto le forze di superficie potranno servire, più che altro, come «forze di occupazione», dopo aver conseguito la vittoria nel cielo; lo Stato deve, cioè, orientare la propria preparazione militare a «resistere in superficie per far massa nell'aria»; solo l'offensiva aerea potrà portare rapidamente al successo.

La difesa «diretta» contro un nemico provvisto anch'egli di aerei da battaglia, non potrà, secondo il Douhet, essere assicurata dalle artiglierie contraeree, inefficaci alle elevate quote operative di quei velivoli o dai caccia, incapaci di superare la cortina di fuoco delle serrate formazioni attaccanti; l'unica difesa valida contro l'offensiva aerea nemica è, quindi, quella «indiretta», cioè l'offesa contro il potere aereo nemico. Gli attacchi aerei nemici dovranno essere subiti fino a che la propria Aviazione non abbia conquistato il dominio dell'aria e le forze aeree avversarie non siano più in condizioni di operare. Secondo il Douhet, dedicare una parte delle risorse disponibili alla Difesa Aerea oltre che inutile è dannoso, perché quelle risorse verrebbero sottratte alle Forze Aeree offensive. Solo arrecando con grande tempestività i massimi danni alla potenza aerea nemica e conquistando il dominio dell'aria, il nemico sarà posto, in breve tempo, nella disperata situazione di non poter più proseguire la lotta né in aria né in superficie.

Sono oggi accettabili questi concetti propugnati dal Douhet?

### Il «dominio dell'aria» non risolve il conflitto

Il progresso tecnico ha conseguito delle realizzazioni che superano ampiamente le previsioni fatte all'epoca in cui quei concetti furono enunciati, e, oltre agli aeroplani, vi sono oggi dei mezzi bellici che allora non esistevano se non nella immaginazione di qualche scrittore di fantascienza: i missili, gli esplosivi nucleari, i radar e le infinite diavolerie elettroniche, gli ordigni offensivi orbitali. Alle forze strategiche aeronautiche oggi bisogna aggiungere quelle «aerospaziali» che non sempre sono di pertinenza dell'Aeronautica; il possesso di armi missilistiche o aerospaziali da parte di altre Forze Armate toglie, quindi, a quelle che il Douhet chiamava le «Forze Aeree indipendenti» l'esclusività del possesso delle armi strategiche capaci di influire in modo decisivo sull'esito del conflitto.

I mezzi elettronici di avvistamento e di guida, i missili contraerei ed aria-aria, mettono in grado le forze della difesa aerea di contrastare l'offesa dei mezzi aerei pilotati con una efficacia che non poteva essere prevista dal Douhet e che è da lui negata.

La capacità di penetrazione dei moderni vettori aeronautici e missilistici, e l'alto potere distruttivo delle cariche nucleari, rendono improbabile o impossibile il conseguimento di un assoluto dominio dell'aria e dello spazio come è inteso dal Douhet; nella lotta contro un nemico provvisto di forze aeree e spaziali non si potrà mai avere la sicurezza che nessuna offesa possa arrivare dall'aria o dallo spazio, e non si potrà mai fare esclusivo affidamento sull'impiego del proprio potere aereo o aerospaziale per abbattere ogni volontà di resistenza nemica. Tutt'al più si può pensare che, con delle serie di azioni rapide e violente, possa essere conseguito un certo grado di superiorità aerea, una situazione aerea favorevole, o, come si usa dire, il «controllo del cielo», entro limiti definiti di tempo e di spazio, per consentire le operazioni aeree e di superficie su un teatro operativo. Si è visto, d'altra parte, che in certi tipi di conflitto, come per esempio quello in corso nel Vietnam, il più assoluto «controllo del cielo» non è sufficiente ad assicurare la vittoria, e in nessun tipo di conflitto si ritiene oggi possibile condurre la lotta impiegando solo una Forza Armata. In tutte le operazioni belliche e, perfino nelle attività logistiche, informative, ausiliarie, delle comunicazioni e dei trasporti, si richiede l'azione coordinata di elementi aerei, terrestri e navali; non s'è avuto nessun esempio, nei numerosi conflitti avvenuti in quest'ultimo mezzo secolo, della capacità

«risolutiva» del potere aereo; pertanto il criterio douhettiano di «resistere in superficie per far massa nell'aria», che presuppone l'incondizionato potenziamento dell'Aviazione a danno delle altre Forze Armate, non è accettabile, sebbene in molte moderne nazioni la percentuale dei fondi della difesa assegnata all'Aeronautica superi quella assegnata all'Esercito o alla Marina.

Le forze nucleari aerospaziali in possesso delle grandi potenze danno origine a concetti di impiego ed a situazioni politico-militari diverse da quelle immaginate dal Douhet.

L'impiego a massa dei mezzi aerei su un singolo obiettivo, sia pure di grandi dimensioni, è reso inutile dall'arma atomica: se per la distruzione di quell'obiettivo occorre, al tempo del Douhet, formazioni di centinaia di velivoli, oggi una pattuglia, una coppia o anche un solo velivolo possono bastare.

Le armi nucleari ed i loro complicati vettori, frutto dei progressi tecnico-scientifici dei nostri tempi, hanno originato una specie di scala gerarchica tra le nazioni: quelle che, date le loro limitate possibilità economiche e industriali non possono procurarsi un armamento missilistico-nucleare proprio, sono, inevitabilmente, condannate a restare in sottordine rispetto a quelle che hanno un loro apparato bellico provvisto di missili e di cariche da decine o da centinaia di chilotons; e ciò influisce più o meno sensibilmente e palesemente, sulla politica, sullo sviluppo economico-industriale, sulla reale indipendenza degli Stati. Le nazioni minori non possono seguire il progresso tecnologico-scientifico, e, presumibilmente, vedranno allargarsi sempre di più il solco che, in questo campo, le divide dalle superpotenze; difficilmente potranno aspirare al possesso di forze che le pongano in una reale condizione di parità con i colossi della potenza nucleare. Il Douhet, invece, considerava le Forze Aeree strategiche, quelle forze alle quali attribuiva il potere di risolvere il conflitto, l'Arma ideale per le nazioni di limitate possibilità economiche, come l'Italia.

Il progresso tecnico, che accresce l'efficacia della difesa aerea, fa, d'altra parte, aumentare la capacità di penetrazione dei mezzi aerei offensivi e fa sorgere la necessità che le difese aeree assicurino un tasso di abbattimento elevatissimo. Un sistema di difesa che, una volta, fosse in grado di abbattere il 30% degli incursori rendeva le incursioni proibitive, in quanto costringeva ben presto l'attaccante a desistere dalla continuazione dell'offensiva aerea; oggi, dato l'immenso



potere distruttivo di una sola bomba nucleare e dati i risultati che l'attaccante può ottenere se uno solo dei suoi incursori supera la barriera difensiva nemica e raggiunge l'obiettivo, quella percentuale può esser considerata più che tollerabile da un aggressore deciso a raggiungere i suoi scopi e spaventosamente insufficiente da un difensore che voglia resistere all'aggressione.

Un sistema di difesa aerea, per essere realmente efficace, dovrebbe avere la capacità di intercettare e distruggere il 100% degli incursori, il che è, naturalmente, impossibile; ciononostante non si può rinunciare alla difesa aerea; nulla può essere trascurato che possa ridurre l'efficacia degli attacchi aerei nemici e che rafforzi e sostenga il morale, la volontà di resistere dei militari e dei civili. Anche se le difese aeree attive non potranno garantire l'immunità di tutti gli obiettivi nazionali, esse renderanno più difficile, e quindi di esito più incerto, l'esecuzione di incursioni atomiche, mentre, se la guerra sarà combattuta con armi convenzionali, saranno un efficace ostacolo all'azione aerea nemica; in pari tempo le difese passive contribuiranno a ridurre le perdite umane ed a permettere la continuazione delle attività essenziali a sostegno dell'azione bellica anche nella difficile contingenza di una offensiva aerea nemica. Nessuna nazione moderna trascura la propria difesa aerea: né le superpotenze provviste di un potere nucleare strategico che, teoricamente, potrebbe ridurre in polvere qualsiasi nemico, né gli Stati che pongono al disopra di ogni altra preoccupazione quella di mantenersi neutrali, come la Svizzera e la Svezia, e spendono percentuali elevatissime dei loro bilanci per i loro efficienti sistemi di difesa attiva e passiva. Perfino la difesa attiva contro gli attacchi con armi aerospaziali, fino ad oggi inesistente, è in corso di realizzazione negli Stati Uniti e nell'Unione Sovietica, mediante sistemi anti-missilistici e anti-orbitali, i quali, sebbene spaventosamente complessi dal lato tecnico e rovinosamente costosi da quello finanziario, potranno forse, domani, costituire una valida barriera protettiva per una parte almeno dei più vitali obiettivi.

L'idea del Douhet di rinunciare alla difesa aerea per dedicare ogni risorsa alle Forze Aeree offensive, non è, dunque, accettabile oggi. La potenza distruttiva delle armi nucleari e il timore di andare incontro alle incertezze o alle catastrofi di un conflitto senza esclusione di colpi, oltre che il desiderio di pace e la assenza d'ogni aspirazione di conquista da parte americana e occidentale, hanno indotto l'Occidente a scartare a

priori ogni idea di attacco preventivo e ad adottare un atteggiamento difensivo, dissuasivo, orientando la propria preparazione militare secondo concetti basati sulla «rappresaglia» o sulla «ritorsione»; in questo disegno la difesa aerea ha un ruolo fondamentale, quello di agevolare la sopravvivenza del potere deterrente, o di una cospicua parte di esso, dopo un primo attacco nemico. I mezzi di difesa attiva e passiva, contribuendo alla sopravvivenza delle forze di ritorsione ne accrescono il potere dissuasivo.

È evidente, in questi concetti, l'allontanamento dalle teorie douhettiane, le quali, quindi, sono da considerarsi inapplicabili oggi non solo a causa della evoluzione dei mezzi tecnici e delle armi offensive e difensive, ma anche perché inconciliabili con le moderne concezioni strategiche. Le armi aerospaziali potrebbero, in certo qual modo, essere estensivamente considerate uno sviluppo tecnico dei «velivoli da battaglia», ma i criteri che dirigono l'impiego di quelle forze sono sostanzialmente diversi da quelli propugnati dal Douhet: niente attacchi preventivi, ma solo risposta per rappresaglia o ritorsione. Anzi, come è noto, per ragioni più volte esposte su queste colonne, dalla concezione della «rappresaglia massiccia» si è passati, ultimamente, a quella della «risposta flessibile», graduata alla entità dell'attacco ed ai mezzi usati dall'aggressore, allontanandosi ancor di più dalla visione guerresca del Douhet.

Sebbene, per nostra fortuna, le armi nucleari aerospaziali non siano mai state praticamente sperimentate in un conflitto, la loro grande capacità distruttiva non può essere negata, ed è per questo che ha avuto origine lo «stallo atomico», la immobilizzazione del potere nucleare. Son passati 23 anni da quando le due uniche cariche atomiche usate per scopi bellici sono state fatte esplodere ed in questo periodo migliaia di cariche ben più potenti sono state preparate e accantonate negli arsenali, mentre numerosi tipi di perfezionatissimi vettori vengono costantemente tenuti in perfetta efficienza. Questo tremendo armamentario fa paura non solo a coloro contro i quali è destinato, ma anche a coloro che lo possiedono, e nessuno può dire se e quando verrà usato: su questa paura è basata l'alcatoria pace dei nostri tempi, forse la nostra sopravvivenza, e non si può sapere quanto l'attuale «stallo» durerà. È il caso di dire che siamo nelle mani di Dio; e in questa situazione, il mito del «dominio dell'aria», fondamento della dottrina del Douhet, non trova posto, né, tanto meno, può essere considerato di valore risolutivo in un possibile conflitto.



### Il Mecozzi e il velivolo d'assalto

Il Mecozzi concorda col Douhet sulla importanza del mezzo aereo come mezzo bellico, sulla necessità di un'Aviazione «indipendente» e sulla utilità del bombardamento aereo a grande raggio, ma non ne condivide le idee relative al «dominio dell'aria» ed al potere risolutivo degli aerei da battaglia. Egli afferma che le Forze Aeree, pur includendo una aliquota di bombardieri a lungo raggio (non, però, di velivoli da battaglia come concepiti dal Douhet), devono essere costituite principalmente da aerei relativamente piccoli, aventi le caratteristiche generali di caccia, ma anche una capacità offensiva da bombardieri per poter colpire obiettivi al suolo: i «velivoli d'assalto», la cui migliore modalità d'azione è quella di penetrare a bassa quota, o a volo rasente, in piccole formazioni, in territorio nemico e di scaricare il carico bellico sull'obiettivo da breve distanza, con grande precisione.

Il Mecozzi riconosce la necessità di agire con la massima rapidità ed efficacia contro le Forze Aeree nemiche, per impedire loro di conquistare una superiorità aerea che faciliterebbe le loro operazioni aeree e terrestri, perciò sostiene che la «lotta di controaviazione» (termine moderno, ma coniato dal Mecozzi una quarantina di anni fa) deve essere condotta con la massima determinazione possibile, secondo un piano preparato accuratamente fin dal tempo di pace, sulla scorta di cataloghi, elenchi, monografie, e mediante una oculata scelta degli obiettivi.

Alla obiezione che i velivoli d'assalto avevano un raggio d'azione di poche centinaia di chilometri, e, quindi, non potevano raggiungere tutti gli obiettivi dell'Aviazione nemica, il Mecozzi risponde affermando che gli obiettivi di maggiore importanza ai fini bellici, tra i quali la maggior parte delle Forze Aeree avversarie, si trovano, appunto, in una fascia compresa tra la linea del fronte ed una linea, approssimativamente parallela, posta a 3-400 chilometri nelle retrovie nemiche (detta «fascia di prevalenza»); ciò era vero all'epoca in cui il pensiero del Mecozzi fu espresso, e, se si escludono le postazioni degli ICBM e le basi dei bombardieri strategici, risponde a verità anche oggi: basti pensare allo schieramento delle Forze Aerotattiche e terrestri del nostro Paese e dei Paesi Occidentali europei.

Anziché di «dominio dell'aria» il Mecozzi parla di «prevalenza aerea», intendendo con questa espressione indicare il concetto che le Forze Aeree devono contendere il cielo al nemico con continuità, giorno per giorno, zona per zona, se vogliono acquistare la

possibilità di agire offensivamente e di agevolare l'azione delle forze di superficie; quando i due contendenti abbiano Forze Aeree di consistenza e preparazione pressoché paritetiche, la conquista di un assoluto dominio dell'aria nel senso inteso dal Douhet è illusoria, praticamente irrealizzabile, secondo il Mecozzi; sarebbe quindi vana fatica, e disastrosamente dispendioso, perseguire quello scopo.

Il Mecozzi sostiene che l'azione delle Forze Aeree deve rivolgersi oltre che contro l'Aviazione avversaria, contro le comunicazioni, gli obiettivi militari terrestri e navali, le fonti di potenziale bellico, economico e industriale. La necessità della cooperazione tra le Forze Aeree e le altre Forze Armate è pienamente riconosciuta dal Mecozzi, sebbene egli escluda che le prime, tranne casi specialissimi, debbano essere impiegate a contatto diretto con le forze che agiscono in superficie.

Pur non approfondendo la questione della difesa aerea, il Mecozzi ne afferma la necessità ed utilità per proteggere le popolazioni e le forze militari dagli attacchi aerei nemici, per ragioni psicologiche e per ostacolare i tentativi nemici di acquistare la «prevalenza» nel cielo, pur ammettendo che l'efficacia della difesa non potrà esser tale da garantire una assoluta protezione contro l'offesa aerea.

### Prevalenza aerea e controllo del cielo

Sebbene questa enunciazione di alcune delle principali idee del Mecozzi sia molto sommaria, si può tuttavia rilevare che il suo pensiero collima, in molti punti, con gli orientamenti odierni sull'impiego delle Forze Aeree.

Gli scritti di questo studioso, spesso estremamente polemici, e, in qualche punto, specie quando l'argomento sconfini dal campo strettamente militare in quello politico, discutibili o inaccettabili, contengono molti concetti di validità attuale.

Pur prevedendo che una parte delle Forze Aeree debba essere costituita da bombardieri a lungo raggio o strategici, egli delinea con sorprendente lungimiranza le basi della vigente dottrina di impiego del potere aerotattico. Fin dal 1927 egli enuncia con chiarezza quello che, nelle attuali norme di cooperazione aeroterrestre, viene chiamato il «compito generale» del potere aerotattico<sup>2</sup>. Giunge perfino a prevedere,

2. Le «Norme di cooperazione aeroterrestre del Comando Forze Alleate del Sud Europa», emanate dallo Stato Maggiore

in parte, metodi e procedure applicati oggi, ed alcuni termini da lui adoperati somigliano o coincidono con quelli oggi comunemente usati.

La modalità d'azione del volo rasente o in picchiata, dei velivoli d'assalto del Mecozzi, avente lo scopo di sfuggire l'azione contraerea nemica o di ridurne gli effetti, e di eseguire il tiro con precisione, oggi è la procedura normale in molte missioni dei caccia-bombardieri per sfuggire gli avvistamenti radar.

Il concetto della «prevalenza aerea», assai più realistico di quello del «dominio dell'aria», coincide, nella sostanza, con quello moderno di «controllo del cielo», che consiste nella acquisizione di una superiorità aerea locale e temporanea per favorire o permettere l'esecuzione di determinate operazioni o cicli di operazioni.

L'ordine di priorità delle missioni dell'Aviazione d'Assalto delineato dal Mecozzi (cioè, anzitutto, azione contro l'Aviazione nemica, poi contro le comunicazioni, le infrastrutture e gli obiettivi dell'area della battaglia, poi, eventualmente, concorso diretto alle operazioni di superficie) riflette esattamente l'ordine di priorità delle missioni dei caccia-bombardieri previsto dalla dottrina d'impiego del potere aerotattico: controaviazione, interdizione, appoggio ravvicinato.

L'avvento di armi moderne, come i missili e le armi nucleari, non infirma le teorie del Mecozzi in quanto quelle armi, essendo usate anche dai caccia-bombardieri, ne accrescono l'importanza e la potenza.

In definitiva, le moderne concezioni sull'impiego del potere aereo sono assai vicine al pensiero del Mecozzi; infatti, oggi si ritiene generalmente che, sebbene il potere aereo abbia fondamentale importanza nella condotta d'una guerra, anche gli altri

elementi del potere militare, cioè le forze terrestri e navali, abbiano un ruolo primario, e che nessuna Forza Armata possa risolvere da sola un conflitto mediante operazioni «indipendenti»; non si parla più di guerra aerea o di guerra terrestre o navale, ma di guerra aero-terrestre-navale. Particolarmente attuali appaiono i concetti del Mecozzi nei conflitti a carattere limitato, locale condotti con armi convenzionali, di cui si sono avuti molti esempi dal tempo della seconda guerra mondiale ad oggi ed in previsione dei quali, le Aviazioni di tutti i Paesi, nucleari e non nucleari, dedicano cospicue aliquote delle loro risorse al potenziamento delle Forze Aerotattiche.

La decisa opposizione del Mecozzi all'idea di attribuire valore risolutivo ad una offensiva aerea condotta indiscriminatamente contro obiettivi non militari (opposizione energicamente riconfermata anche nel suo ultimo libro) oltre che essere avvalorata dal fatto che finora nessun conflitto è giunto ad una favorevole conclusione per merito esclusivo del potere aereo strategico, trova rispondenza negli attuali orientamenti americani e della NATO verso la strategia della «risposta flessibile», nella quale si può, infatti, vedere rispecchiata non solo la paura di esporsi all'offesa nucleare, ma anche il sincero desiderio americano e occidentale di fare tutto il possibile per evitare il pericolo della guerra totale, gli eccidi e le distruzioni non necessarie.

### Conclusione

Il Gen. Douhet ha messo in grande risalto, mezzo secolo fa, allorché l'Aviazione era ancora in fasce, la grande importanza che il fattore aereo avrebbe avuto nel caso che la sciagura della guerra si fosse abbattuta sull'umanità, e le sue idee, che hanno avuto ampia risonanza internazionale, sono state appassionatamente discusse, avversate o sostenute. Alla luce dei moderni sviluppi della tecnica e delle concezioni sull'impiego del potere aerospaziale esse, però, non trovano oggi una conferma di validità, né in campo tattico né in campo strategico. Il Douhet nega la necessità d'un sistema di difesa aerea, nega un ruolo importante alle forze che agiscono in superficie, propugna l'attacco preventivo, basa la condotta attiva della guerra solo sulle forze aeree strategiche, e tutto questo non può essere accettato oggi, dopo l'avvento dei missili, delle armi nucleari e delle realizzazioni nel campo elettronico, dopo aver visto che, oltre alle guerre totali, possono succedere guerre locali e limitate, combattute con armi convenzionali. In realtà la dottrina del

*segue:* nota n. 2

della Difesa nel 1953 ed ancora sostanzialmente in vigore, al Cap. I, Sez. I, riportano: «Il compito generale del potere aerotattico è di condurre operazioni offensive e difensive in coordinamento e cooperazione con le forze terrestri. Tali operazioni avranno lo scopo di conseguire l'obiettivo unitario aeroterrestre della disfatta delle forze militari nemiche».

In un articolo su «Le Forze Armate» del 23 dicembre 1927 [Cfr. Vol. I, Parte I, Cap. XVIII, p. 86 - N.d.C.] il Mecozzi scrisse: «Esercito, Marina ed Aviazione sono tre forze armate cooperanti allo scopo della guerra, che è la vittoria della nazione sulla nazione avversaria, e non possono essere altro che cooperanti allo scopo perché lo scopo è unico e comune». E questo lo scrisse quando la dottrina del Douhet, che negava ogni cooperazione tra l'Arma Aerea e le altre Forze Armate e propugnava la «guerra aerea a sé stante», era sostenuta dalle più elevate autorità aeronautiche (il Generale I. Balbo).

Douhet non è mai stata applicata integralmente; nessuna nazione ha mai preso la decisione di puntare tutto su una sola carta, sull'arma «assoluta», di rinunciare alle forze terrestri e navali, di fare a meno della difesa aerea; ciò non è avvenuto quando i bombardieri pilotati erano l'unico mezzo strategico col quale si poteva pensare di risolvere il conflitto e non avviene ora, nell'epoca degli ICBM, dei missili balistici lancia-bili dai sottomarini atomici in immersione, delle armi orbitali, delle cariche nucleari da molti megatons, ciascuna delle quali ha una potenza distruttiva superiore a quella di una intera Armata Aerea d'una volta. In altre parole la dottrina del Douhet, affascinante e stupefacente dato il tempo in cui fu concepita, pur esprimendo il valore e l'importanza del fattore aereo, che, peraltro, oggi non vengono più messi in dubbio da nessuno, non ha trovato, nella realtà dei fatti, il suffragio della esperienza, e, per quanto è possibile e ragionevole prevedere, è da escludere che lo trovi nel futuro.

Il Gen. Mecozzi, invece, sostiene la necessità della difesa aerea, riconosce alle forze di superficie un ruolo primario interdipendente con quello, ugualmente primario, dell'Aviazione, basa la struttura delle Forze Aeree sulle tre componenti ancor oggi universalmente accettate: Forze Strategiche, Tattiche e di Difesa Aerea. Nega che, per quanto di fondamentale importanza, l'azione aerea abbia il potere di risolvere da sola la lotta; visualizza la questione della «superiorità aerea» in modo realistico, aderente ai concetti moderni. Particolare importanza il Mecozzi attribuisce a quella parte del potere aereo che, attualmente, costituisce, nella maggior parte delle Aviazioni Militari, il grosso delle Forze Aeree: il potere aerotattico. Il pensiero del Mecozzi, quindi, ha trovato e trova reale applicazione non solo in Italia, sebbene da noi non esista il bombardamento a lungo raggio, ma in tutte le principali nazioni; la sua dottrina ha resistito alla prova dei fatti e conserva perciò, sostanzialmente, la sua validità.

## V

### PATRIZIO FLAVIO QUINZIO, RECENSIONE DI "GUERRA AGLI INERMI E AVIAZIONE D'ASSALTO". ("Rivista Militare", n. 9, 1969)

*Questa recensione dell'allora tenente colonnello dell'Esercito Patrizio Flavio Quinzio è commentata da M. in una lettera dell'aprile 1970 al generale Pelliccia (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. XIII, p. 376), nella quale pur lodando l'autore, afferma che egli ha dato del libro una lettura deformata dall'ottica "terrestre" che gli deriva dalla Forza Armata di appartenenza.*

*Per la verità, a noi sembra che il Quinzio non abbia alterato il pensiero di M., ma anche per esigenze di spazio, abbia voluto dare risalto soprattutto alla neces-*

*sità dell'impiego prevalentemente controforze dell'Aviazione sempre sostenuto da M. e alla sua ben nota avversione per l'attacco alle popolazioni civili e per l'impiego dell'arma nucleare; evidentemente non sono solo questi i contenuti del libro.*

*Da sottolineare che questa è l'unica recensione delle opere di M. comparsa sulle riviste delle altre Forze Armate, e anche l'unico accenno alle Sue teorie in dette riviste.*

(F. B.)

**Guerra agli inermi e aviazione d'assalto.** Amedeo Mecozzi. — Ed. Libreria dell'Orologio, Roma, pagg. 440, L. 3000.

«Ecco Mecozzi, quello che *purtroppo* aveva ragione». Molto probabilmente la guerra delle armate hitleriane — nonostante la serietà della preparazione, il livello professionale dei capi e la fanatica obbedienza dei gregari — si sarebbe trascinata per mesi in Polonia e per anni in Francia se non avessero trovato ascolto due uomini geniali. In sede condotta delle operazioni il generale v. Manstein, che suggerì l'offensiva corazzata attraverso le Ardenne, in una regione ritenuta impercorribile ai carri e munita di poche opere fortificate non ancora ultimate; in sede tecnico-ordinativa, d'impiego e operativa il generale Guderian che, importando in Germania le concezioni della scuola britannica *all armor* (tutto corazza) di Fuller e Lyddel Hart e della *aviazione d'assalto* italiana, volle e ottenne la costituzione di grandi unità corazzate cooperanti con l'Aviazione (caccia, picchiatori e paracadutisti lanciati contro aeroporti, opere fortificate, nodi stradali e ferroviari, ponti, mezzi di trasporto, comandi, depositi, truppe, carri, artiglierie). Il capovolgimento delle sorti militari della guerra ebbe del resto inizio, come ormai si ammette da più parti, quando

l'offensiva aerea sull'Inghilterra, a un punto dalla vittoria, abbandonò l'attacco degli aeroporti e degli apprestamenti militari, inteso quale preparazione della operazione interforze *Leone di mare*, per dedicarsi a delittuosi bombardamenti di centri demografici: Coventry e Londra ricordano! Le superstiti speranze naziste ebbero poi completo affossamento quando, intorno a Stalingrado, migliaia di aerei d'assalto russi distrussero, con i razzi di cui erano armati, i carri e le artiglierie della divisione del gruppo corazzato inviato, invano, ad aprire un varco alla 6<sup>a</sup> Armata di von Paulus.

Anche in Italia non mancarono uomini che «ebbero ragione», sebbene, «purtroppo» almeno ai fini del successo delle operazioni, essi siano rimasti inascoltati, quasi a confermare — con rarissime eccezioni, tra le quali Cavour — una plurisecolare disattenzione delle classi politiche nei riguardi dei problemi militari: in sostanza la questione appassionatamente agitata da Machiavelli nel Principe, e che sembra ancora attuale a mezzo millennio dalla nascita del grande segretario fiorentino. Così, quasi paradossale, i successi iniziali tedeschi ebbero a promotori pensatori militari rimasti inascoltati nelle rispettive patrie.

L'Ammiraglio Aldo Cocchia, in un recente scritto — ricordando l'operazione di mezzagosto 1942, quando



pochi aerosiluranti, motosiluranti e sommergibili, operanti in perfetto sincronismo, debellarono due convogli britannici e malmenarono le relative poderose scorte – lascia intravedere i successi che si sarebbero potuti registrare nel Mediterraneo se, rinunciando alle grandi navi, si fosse puntato esclusivamente su unità aeree e navali d'assalto operanti in strettissima cooperazione. Ebbene, il generale d'aeronautica Amedeo Mecozzi è l'uomo che, sin dal lontano 1920, opponendosi decisamente agli scritti del Douhet (uno dei banditori della dottrina della «guerra aerea a se stante» svolta attraverso il bombardamento indiscriminato in specie dei centri demografici, praticato con armi di potenza mortale, quale mezzo per piegare la volontà di resistenza del nemico), sostenne la «tendenza all'assalto». Per il Mecozzi restava infatti valido, a conferma dell'insegnamento della Storia, che la più economica (in quanto la sola ineliminabile) via per piegare la volontà dell'avversario è quella di avere ragione delle sue Forze Armate, quasi a ricordare, parafrasando ancora il Machiavelli: *a volere che l'arme nemiche non ti noccano, non è altra via che l'assaltarle*.

L'Autore, nel volume in esame – segnalata l'esigenza di libera e autonoma espressione del pensiero militare, quale contributo dei militari alla corretta impostazione critica del più generale problema politico-militare in sede responsabile e quale necessaria opera di affinamento delle capacità intellettive personali dei singoli – riprende la vecchia polemica non solo per dimostrare che storicamente la strategia del terrorismo aereo, attuata con l'esplosivo molecolare, è risultata di minor rendimento operativo, ma anche per ammonire contro l'impiego dell'esplosivo nucleare che non consente di evitare l'*escalation* e la distruzione delle popolazioni. L'offensiva e la controffensiva nucleari (pur risultando attualmente necessaria, secondo l'A., la funzione di deterrenti nucleari) risulterebbero, se attuate, follie autodistruttive, incapaci di essere risolventi sullo stesso piano della contesa *ideocratica* e dei contrastanti interessi che la sottendono. Afferma perciò il Mecozzi che, anche oggi, i principi del «rispetto delle patrie», della «guerra difensiva patriottica» e del «divieto di guerra agli inermi» (da stabilirsi attraverso una legge prima nazionale e poi internazionale *sul comportamento in guerra e sui limi-*

*ti della violenza* centrata sulla tesi di Montesquieu: «Il diritto delle genti è naturalmente fondato su questo principio: che le diverse nazioni debbano farsi, nella pace, il maggior bene, e nella guerra, il minor male possibile», *De l'Esprit des Lois*) in sede politica e della «tendenza all'assalto» in sede militare restano i soli validi e completamente aderenti alle necessità attuali. Asserto quest'ultimo dimostrato, in aeronautica, dallo sviluppo che, in tutto il mondo, ha avuto l'aviazione d'assalto sotto il nome di caccia-bombardieri. Si tratta infatti di aerei plurimpiego (*bombardieri simili ai cacciatori*, auspicati dall'A. sin dai primi decenni del nostro secolo) non inidonei al combattimento aereo e alla ricognizione e adattissimi all'attacco di precisione, specie a volo rasente e in picchiata, contro obiettivi di superficie anche di ridottissime dimensioni e in movimento (carri, autocarri, natanti, ecc.).

L'attualità e l'importanza dell'opera – oltre le inevitabili punte polemiche e le opinioni e le valutazioni personali, sempre leali e meditare anche quando non sembrano condivisibili – non sono riposte però solamente nell'avere dimostrato la validità storica e quella presente di una tendenza coraggiosamente sostenuta, con larghissimo sacrificio personale, nel corso di decenni, ma anche nel carattere di altissimo monito morale, volto a ricordare ai legislatori e ai responsabili della politica e delle strategie che *guerra è solo quella contro le Forze Armate, l'offesa agli inermi è criminale*.

Auguriamoci che la proposizione «Ecco Mecozzi, quello che *purtroppo* aveva ragione» – pronunciata da un valoroso contraddittore dell'Autore, dopo le esperienze della seconda guerra mondiale – non debba essere ripetuta di fronte alle distruzioni di una più immane irreparabile tragedia. Piacerebbe poi, anche a legittima rivendicazione di una priorità italiana, e a riaffermazione di uno stile di lotta adatto al carattere generoso ed eroico del nostro popolo, vedere tornare in vigore la terminologia «aeroplano d'assalto» e «aviazione d'assalto» per le unità dotate dell'italianissimo velivolo Fiat G.91, mentre almeno una piccola formazione potrebbe riaccampare – se non già in uso – stemma e motto *con l'arme corta*, stati già, se non andiamo errati, della nostra Quinta Brigata aerea d'Assalto.

P.F.Q.

## VI

### ANTONIO PELLICCIA, "L'ULTIMO ASSALTO" (*"Rivista Aeronautica"*, n. 9, 1970)

*Il generale Pelliccia analizza criticamente gli ultimi scritti di M. (di qui il titolo), accennando a Guerra agli inermi e a "un lavoro inedito scritto per l'Aeronautica Militare Italiana" (la Direttiva 1967). Dopo aver riassunto le tesi di M. dell'anteguerra e del dopoguerra, ritiene valida la tecnica dell'assalto ma si dissocia dai principali concetti mecozziani (guerra, guerra aerea, caccia-bombardiere, massa, conquista del territorio ecc.), i quali a suo parere non consentono l'assegnazione alla guerra aerea di uno scopo che sia di carattere esclusivamente aeronautico, di fatto rendendo inevitabile – benché M. lo neghi – un impiego "tattico" e "di cooperazione" dell'Aviazione. Un siffatto impiego viene ritenuto dal Pelliccia il massimo pericolo da evitare, in quanto impedisce alle forze aeree di condurre la guerra aerea in senso douhetiano (cioè la guerra che si esaurisce nella conquista del dominio dell'aria). Tale concetto, infatti, per il Pelliccia deve essere alla base di qualsiasi futura dottrina dell'Aviazione.*

*L'autore riferisce anche che M. nelle Sorti progressive polemizza "indirettamente" con le idee da lui espresse in questo articolo. Ricordiamo perciò, qui di seguito, i passi di quest'ultima opera che contengono un probabile riferimento alle idee del Pelliccia.*

*Pag. 12 e 13: M. accenna al "collega P." (Pelliccia?), il quale in una lettera del febbraio 1966 gli ha fatto osservare che le sue continue critiche a D. potreb-*

*bero essere ritenute come frutto di risentimenti personali (M. si meraviglia, perché a suo parere, una critica anche violenta si inserisce perfettamente in un conflitto di opinioni professionali).*

*Pag. 20: M. afferma che D. di fatto considerava il dominio dell'aria un mezzo e non un fine, perché il fine era per lui l'ecatombe delle popolazioni. E aggiunge, forse riferendosi al Pelliccia: "un puntiglioso apologeta ha di recente tentato asserire il contrario, contro ogni logica, forse per tentare di salvare l'Aerostratega [cioè D.] dalla imputabilità morale, la quale invece noi abbiamo molto documentato (vedi Guerra agli inermi, pag. 88 e altrove)".*

*Infine, a pag. 22 delle Sorti progressive M. accenna a "alcuni aviatori" i quali "designano l'autore di queste pagine come il colpevole dell'attuale sorte regressiva dell'Aviazione e perfino asseriscono che le argomentazioni addotte dall'autore stesso contro la guerra agli inermi vengono 'strumentalizzate' dagli zelatori delle forze di superficie per i loro scopi".*

*Le predette affermazioni di M. toccano perciò tre punti di profondo dissenso tra le sue idee e quelle espresse dal generale Pelliccia in questo articolo e in altre occasioni.*

(F. B.)

#### Premessa

L'ultimo assalto non è quello con il quale il Generale Mecozzi pensava di chiudere la sua più che trentennale lotta per l'affermazione delle proprie idee sull'impiego dell'aereo in guerra. Non è, per essere precisi, quello condotto contro la dottrina Douhet nel libro «La guerra agli Inermi», nel quale Mecozzi si libera con un'impetuosità senza precedenti, con

violenza quasi, di tutto ciò che aveva angustiato la sua mente ed esacerbato il suo cuore negli anni passati.

L'ultimo assalto al quale ci riferiamo è invece quello che più recentemente egli ha condotto contro la predetta dottrina, in un lavoro inedito scritto per l'Aeronautica Militare Italiana.

Questa sua «ultima» fatica è di grande interesse dottrinale perché contiene concetti sulla guerra aerea più generali e meno particolaristici e peculia-

ri della speciale forma di impiego da lui sempre caldeggiata.

I pensieri contenuti nelle due opere in parola dimostrano, fra l'altro, la necessità di evitare sia di farsi attrarre, come è avvenuto finora, dagli aspetti polemici della questione dottrinale, sia di farsi influenzare da giudizi salomonici espressi per accontentare tutti, ma che non hanno soddisfatto mai nessuno.

Per noi in particolare questo nuovo «assalto» ha una grande importanza, perché in esso abbiamo trovato l'autorevole conferma di alcune tesi che abbiamo esposto nei precedenti articoli<sup>1</sup>, con i quali abbiamo tentato ancora una volta di riaprire il discorso sulla dottrina di guerra aerea.

Noi speriamo sempre che detto discorso si faccia e che con esso si affronti il problema dottrinale con coraggio, serenità e mente aperta a qualsiasi soluzione. Soprattutto speriamo che lo si faccia con la ferma determinazione di penetrare a fondo, una volta per sempre, nel merito dei pensieri dottrinali maggiormente dibattuti.

Inoltre ci auguriamo che si ponga finalmente termine alla tanto abusata contrapposizione delle idee dei nostri due maggiori scrittori militari aeronautici e che si svuoti di contenuto la sterile polemica contro l'Uomo e lo scrittore divenuto il simbolo dell'indipendenza dell'Aeronautica Militare e dell'affermazione della potenza aerea. Anche perché ai simboli ed ai miti, come qualcuno ha scritto, non si può dare battaglie ma si può soltanto sostituire ad essi altri miti ed altri simboli.

Jomini sopravvisse a Clausewitz e sebbene difendesse le proprie idee per circa un cinquantennio, senza più polemizzare e contrapporre a quelle dello scrittore tedesco, non riuscì tuttavia ad offuscarne la fama, né ad evitare che la Storia ponesse ognuno dei due nei posti che loro competevano nella letteratura militare. Lasciamo perciò alla Storia ogni giudizio di valore sui nostri due scrittori ed occupiamoci invece dei problemi dottrinali che più ci stanno a cuore.

A tale scopo, ad indicare cioè una soluzione di detti problemi, è votato questo lavoro. Con esso intendiamo, fra l'altro, eliminare anche la residua sostanza del contendere nella discussione dottrinale<sup>2</sup> attraverso

l'esame critico delle idee espresse pubblicamente e privatamente dal Generale Mecozzi.

### Il fenomeno della guerra nel pensiero di Amedeo Mecozzi

In merito alla guerra non ci risulta che il Generale Mecozzi abbia pubblicato studi particolari e perciò, per conoscere il suo pensiero al riguardo, ci riferiremo ai concetti principali che egli ha esposto in varie occasioni senza una precisa connessione logica, sotto forma di riflessioni non coordinate, come egli stesso afferma in «Guerra agli Inermi».

Nelle sue opere egli non si pone il problema dell'esistenza della guerra, ma si limita a constatarne la realtà immanente ed a giudicare la guerra stessa in funzione di una morale che non deriva dai fatti e dalle leggi internazionali, bensì dalla coscienza della nazione che ricorre alla forza con l'intento di fare il minimo danno mediante l'uso di mezzi «sufficienti» a raggiungere il proprio scopo.

\* \* \*

Il primo scopo al quale Mecozzi fa riferimento è la difesa della Nazione contro un'aggressione armata. È il caso della guerra «necessaria» con «l'obbligo di non ammazzare inutilmente». Ed è il caso che egli finisce per rigettare quando prende in considerazione una nazione come l'Italia, perché «qualsiasi sacrificio economico facesse per dotarsi di armamento (nucleare o convenzionale) non potrebbe resistere da sola in un conflitto in cui fosse aggredita».

In queste condizioni, sostiene il Generale Mecozzi, forse è meglio disarmare unilateralmente per essere più forti.

Partendo da questa ipotesi egli contesta la validità del concetto relativo al detto «Si vis pacem para bellum» ed afferma che «Ciò che impedisce la guerra è soltanto la rinuncia a quegli scopi i quali, pur essendo desiderabili, contraddicono in tal misura gli interessi altrui da costringere l'uno e l'altro dei contendenti a preferire la guerra». Ne consegue che se una Nazione non ha scopi da perseguire mediante la guerra, se non ha intenzioni aggressive, ha tutto l'interesse ad attuare un disarmo unilaterale (da preferire al «disarmo contrattuale»).

Ma «il disarmo soltanto nucleare, eliminato l'impedente, ossia il terrore della catastrofe nucleare comune, positivamente incoraggia a promuovere guer-

1. Rivista Aeronautica n. 2 e n. 4 - 1969.

2. La maggiore riteniamo di averla già eliminata con i precedenti articoli, nei quali abbiamo sostenuto che il concetto di dominio dell'aria non ha nulla a che vedere con il bombardamento delle popolazioni inermi e che quest'ultimo non appartiene alla guerra aerea.



ra. Non sarà più guerra nucleare, sarà guerra "convenzionale", ma gli orrori di questa bastano a renderla indesiderabile».

Il *disarmo soltanto «convenzionale»*, tra l'altro, costringerebbe a creare forze «convenzionali internazionali» che «sono causa di guerra fra le Nazioni, o almeno di frantumazione della solidarietà internazionale e della rinascita delle forze armate nazionali».

Infine «il *disarmo totale*, anche sincero, anche controllato, non soltanto richiederebbe la costituzione della suddetta forza internazionale», ma provocherebbe l'inconveniente ancora più grave che il «Paese la cui industria è più potente, più pronta alla riconversione, sarebbe all'occorrenza in grado di riarmarsi prima e meglio di chiunque altro». In definitiva il disarmo anche totale e sincero non fornirebbe alcuna garanzia contro le «*sopraffazioni non armate*». Esso toglierebbe alla generalità dei Paesi la possibilità di ricorrere alla forza per ottenere giustizia.

\* \* \*

Il ricorso alla forza per ottenere giustizia è il secondo scopo che il Generale Mecozzi assegna alla guerra; scopo che rientra un po' nel concetto che è alla base della teoria della guerra giusta e un po' in quello clausewitziano della guerra come strumento della politica, prosecuzione di questa con altri mezzi.

In verità questo secondo scopo ci lascia alquanto interdetti perché Mecozzi, nel criticare la teoria della guerra totale di Ludendorff, afferma chiaramente di non condividere il pensiero di Clausewitz al riguardo (in una lettera è ancora più esplicito con noi, perché definisce tale concetto «norma degli statisti e condottieri predatori, prepotenti, accaparratori. Non deve essere più vera!»). Così come ci lascia interdetti allorché afferma nuovamente che il disarmo unilaterale è la migliore soluzione, nonostante i relativi fattori negativi (come quello di non poter ottenere giustizia) e che per evitare la guerra bisogna eliminare gli «stimoli alla guerra».

In difetto di ciò è importante sapere, sostiene Mecozzi, «il perché si combatte, ossia la legittimità dei metodi e dei mezzi». L'uno e l'altro, egli aggiunge, debbono essere secondo *ragione* e secondo *coscienza*, per conseguire lo scopo di imporre la propria volontà all'avversario senza infliggergli il massimo danno, come sostiene invece Clausewitz. Ma questo è impossibile con l'armamento nucleare, in quanto per la sua natura esso non consente limitazioni della violenza e

pertanto Mecozzi ne deduce che le armi nucleari impediscono la guerra e perciò il disarmo nucleare, tutto sommato, è sconsigliabile.

\* \* \*

Da questa breve analisi delle idee che egli ha espresso in merito alla guerra, possiamo dedurre che per Mecozzi la guerra sarebbe un fatto ineluttabile che soltanto gli effetti catastrofici delle armi nucleari possono impedire. In poche parole la guerra avrebbe raggiunto quel limite di rovinosità del quale abbiamo parlato in passato e oltre il quale non vi è alcuna utilità politica, ma soltanto distruzione e morte.

Inoltre, per il Generale Mecozzi, nell'epoca attuale, gli stimoli alla guerra sarebbero: il revanscismo tedesco, l'espansionismo economico statunitense, la migrazione di stirpi demograficamente pletoriche, la dovizia di materiali di cui dispongono molti popoli culturalmente ed economicamente immaturi, e, al disopra di tutti, la mancanza di una vera democrazia e il dinamismo del «regime d'occidente».

In sintesi egli ritiene che la guerra sia dovuta principalmente allo spirito di sopraffazione di una nazione nei riguardi di un'altra e perciò può scoppiare sia per iniziativa dello Stato, sia per iniziativa del secondo che vuole ottenere giustizia contro una sopraffazione non armata del primo. Nell'uno come nell'altro caso, secondo noi, non v'è dubbio che siamo sempre nell'ambito del concetto di guerra come continuazione della politica con altri mezzi, in quanto politici sono gli scopi che lo Stato persegue con la guerra. In fin dei conti, anche se Mecozzi condanna detto concetto, a noi sembra che egli lo accolga temperato ed integrato da concetti che risalgono alle teorie della guerra giusta e che riportano la guerra stessa nella sfera delle categorie morali regolate dalla «ragione e dalla coscienza». Come il lettore avrà certamente constatato, il pensiero dell'illustre scrittore è permeato di idee sulla guerra talvolta contraddittorie e di concetti di tipo nazionalistico (nazione arbitra del proprio destino) misti a quelli di tipo comunista (classi sociali, proprietà, ecc. cause obiettive della guerra).

Sempre, comunque, appare in modo evidente il costante proposito dell'autore di dimostrare l'irresponsabilità del popolo anche in regimi parlamentari, nel ricorso dello Stato alla guerra.

E questo, dopotutto, ci sembra lo scopo fondamentale, se non l'unico, del difficile discorso sulla guerra del Generale Mecozzi.



Le sue parole, le citazioni dei più noti ed autorevoli scrittori che si sono occupati dei problemi della pace e della guerra, dimostrano chiaramente che al suo spirito critico non sfuggono gli elementi fondamentali, umani e tecnologici, che influenzano soprattutto i problemi della guerra. Ma lo spirito umanitario ed il cuore hanno il sopravvento sulla fredda e lucida mente che deve presiedere allo studio scientifico di tali problemi e perciò il Generale Mecozzi è indotto a considerare la guerra così come egli vorrebbe che fosse e non quella che è o potrebbe essere per effetto dei due predetti elementi fondamentali.

In questo modo egli ci dà una conferma della sua proclamata e volontaria presa di posizione contro i concetti puri, che lo fa automaticamente scendere dalla sfera dell'universale a quella del particolare e del contingente.

#### La «tendenza all'assalto» originale

Una probabile guerra avrà, dunque, ancora un carattere «nazionale» e (Mecozzi precisa che dovrà mantenerlo anche se la nazione fa parte di un'alleanza) e una forma «convenzionale», cioè non nucleare. Il metodo legittimo per combatterla secondo *ragione* e secondo *coscienza* sarebbe quello di debellare le forze armate nemiche: «Siccome la guerra, fatta sempre per imporre la propria volontà al nemico, *deve occupare il territorio*, debellando simultaneamente le sue forze armate, terrestri, navali, aeree, affinché non ne impediscano la conquista e non ne tentino la riconquista, ne consegue che nel campo politico-strategico ampiamente inteso, il tono fondamentale deriva dalle operazioni aeree ma anche le operazioni navali sono in definitiva *subordinate*».

I mezzi legittimi sarebbero, per l'Aviazione, gli aerei d'assalto: aeroplani piccoli, maneggevoli, veloci, armati per l'offesa contro la superficie, da impiegare «tra l'altro ma non *esclusivamente* con il getto in volo rasente ed il getto in picchiata».

Sull'impiego di detti mezzi il Generale Mecozzi scrisse nel 1936 il libro «Quel che l'Aviatore d'Assalto deve sapere. Tecnica ed impiego dell'Aviazione d'Assalto», nel quale l'autore trasferì tutte le sue esperienze di pilota in guerra e le sue idee sulla nuova specialità dell'Aeronautica, che si può considerare istituita con la costituzione del 5° Stormo d'Assalto in data 1-1-1934. Nel frattempo egli aveva temperato i suoi atteggiamenti polemici contrari alla costruzione dei grandi aeroplani e si era mostrato, in merito al

bombardamento delle officine e stazioni ferroviarie, industrie, centrali elettriche, «conciliante, non intransigente per non precludere totalmente la strada all'aviazione di assalto».

Per lo stesso motivo, a quell'epoca, ammise a malincuore la possibilità della guerra «a sé stante» (svincolata dalla connessione alle operazioni terrestri e d'Assalto), nel quale l'autore trasferì tutte le sue esperienze di pilota in guerra aerea concomitante, ossia le cui operazioni fossero congiunte dallo stesso piano strategico alle operazioni di terra e di mare.

Egli riteneva che i grandi aeroplani fossero meno idonei di quelli piccoli, perché soltanto in casi eccezionali ci sarebbe stato bisogno di grandi raggi di azione e poi perché essi sarebbero stati troppo vulnerabili dall'aviazione da caccia e dall'artiglieria contraerea e non avrebbero consentito di colpire bersagli piccoli. Il Generale Mecozzi era dell'opinione infatti che «*gli obiettivi più importanti non sono i più lontani*», ma quasi sempre, e «*gli obiettivi più urgenti sono sempre quelli meno remoti nel tempo della loro utilizzazione bellica*».

Dal 1929 al 1937 egli ebbe ampie possibilità di fare esperimenti e addestramenti ma l'industria nazionale, egli sostiene, non riuscì mai a realizzare il velivolo d'assalto che avesse le caratteristiche e le prestazioni richieste e da ciò derivarono lutti, malcontento, opposizione alla nuova specialità e scherno.

Quelli erano le caratteristiche e le prestazioni del velivolo d'assalto?

«...L'architettura doveva consentire ampia visuale, e gli altri caratteri dovevano essere: piccolo, veloce, rapido in salita, capace di medio carico, maneggevole, robusto di struttura, dotato di installazioni che lo facessero versatile nell'impiego...».

A prima vista, cioè ad una lettura superficiale delle caratteristiche e delle prestazioni richieste al velivolo d'assalto, verrebbe fatto di chiedersi come mai cose tanto semplici e ragionevoli non siano mai state realizzate a quel tempo. Ma l'esame più attento e profondo di ciascuna caratteristica e di ciascuna prestazione ci fa ricordare che l'aeroplano è un compromesso difficile e delicato tra numerose esigenze, di natura molto diversa, ma in contrasto tra di loro. L'ottenimento, per esempio, di alte velocità di volo orizzontale richiede l'uso di propulsori di tipo tale da dare mediocri caratteristiche di decollo e di salita; così come l'ottenimento di forme molto sottili e penetranti richiede bassi valori del coefficiente di resistenza e della superficie alare, i quali si traducono in una riduzione dello

spazio disponibile a bordo per le installazioni e per gli impianti necessari per l'assolvimento dei compiti cui è destinato il velivolo e in una maggiore difficoltà di sostituzione di determinati impianti ed installazioni con altri analoghi, di forma e ingombro diversi. E ancora: per ottenere alti valori delle autonomie di volo bisogna volare con assetti di alta efficienza aerodinamica, il che significa valori del carico alare troppo alti per avere accettabili caratteristiche di decollo e d'atterraggio.

Tutto ciò dimostra che il concetto del caccia-bombardiere, del velivolo cioè che possa coprire indifferentemente i due ruoli, è un assurdo, oltre che dal punto di vista operativo ed addestrativo, soprattutto da quello tecnico. E probabilmente l'aver voluto sostenere a tutti i costi la realizzabilità di un tale tipo di velivolo per costituire un'aviazione montata su un solo tipo di aeroplano tuttofare (oggi si direbbe multiruolo) segnò la condanna di una specialità e di un tipo di velivolo d'assalto al quale si poteva dare invece una propria, chiara ed originale fisionomia tecnica ed operativa e che nel suo campo specifico di azione poteva avere molto successo. Forse fu chiesto realmente troppo al caccia-bombardiere, come lo stesso Mecozzi dubita.

La specialità d'assalto fu sciolta dopo pochi anni di vita e provocò un maggiore inasprimento della lotta del Generale Mecozzi a favore della sua creatura, tanto da indurlo a trasformare l'assalto in specialità primaria e determinante della guerra aerea. Dottrina che a causa degli scarsi carichi utili e della scarsa autonomia dei velivoli d'assalto non poteva che risultare precipuamente una dottrina di aerocooperazione con le forze di superficie.

Infatti, nella sua dottrina, il Generale Mecozzi, oltre a negare, come sempre per ragioni morali, la validità del bombardamento delle popolazioni, negò del tutto anche la validità dei bombardamenti delle industrie, ferrovie, centrali elettriche, basi, ecc., perché non costituivano obiettivi *urgenti* della guerra, ma soprattutto perché con tale dottrina egli probabilmente pensava venisse a cadere sia la teoria della guerra aerea *esclusiva*, di quella teoria secondo la quale l'aviazione da sola avrebbe vinto la guerra, e sia quella della guerra a *sé stante*, svincolata dalla connessione alle operazioni terrestri e navali.

La dottrina è racchiusa nella seguente sintesi fatta dallo stesso Mecozzi in «Guerra agli Inermi»:

a) *L'Aviazione sovrasta terra e mare, è dunque possibile che essa porti la sua massa a favore delle forze*

*di terra oppure delle forze di mare a seconda degli eventi.*

- b) *L'unità e l'autonomia organica dell'Aviazione sarebbero indispensabili anche se tutta la sua attività bellica si dovesse ripartire nell'appoggio diretto all'esercito ed alla marina, perché quelle due condizioni consentono non duplicare organi tecnici, scientifici, di controllo industriale, ecc.*
- c) *Invece, meglio che l'appoggio diretto, l'aviazione può attuare l'appoggio indiretto, agendo contro le forze armate nemiche nella fascia che sta oltre il raggio d'azione delle forze di superficie e dentro il raggio d'azione proprio, nonché con la tempestività più propizia alle proprie caratteristiche peculiari.*
- d) *La guerra aerea concomitante, quella cioè che comprende l'appoggio diretto e l'appoggio indiretto alle proprie forze di superficie, ponendo tutte e tre tali forze in parità d'intenti e di contributi, agevola le operazioni di rapido corso, verso il conseguimento di quel concreto pegno della vittoria costituito dalla distruzione delle forze armate del nemico e dalla occupazione del suo territorio.*
- e) *Invece una «guerra aerea a sé stante», ossia non coordinata con le operazioni terrestri e navali, non concomitante, escluderebbe di contribuire con l'Aviazione allo sfruttamento del successo delle forze armate proprie, oppure al contenimento del successo delle forze armate nemiche, ed inoltre rinnegherebbe il principio del far massa con tutti gli strumenti idonei (compresi i terrestri ed i marittimi) nel settore, nel punto, nel tempo volta a volta decisivo.*
- f) *La «guerra aerea esclusiva», ossia una guerra attuata soltanto mediante le operazioni aeree e nella quale all'esercito ed alla marina non restino che compiti passivi, è un'assurdità di cui non è sempre neppure necessario mettere in istudio vantaggi e danni...*
- g) *Se escludesse l'appoggio diretto e l'appoggio indiretto alle proprie forze di superficie, l'Aviazione dovrebbe destinare i propri attacchi a quel «potenziale» costituito dalle industrie e dalla popolazione, che è troppo remoto dalla utilizzazione guerresca, epperò meno urgente, epperò la cui distruzione consente ai fini della vittoria un rendimento troppo scarso e troppo tardivo...*
- h) *Nei piani operativi iniziale e successivo dell'Armata Aerea contro le forze armate nemiche, l'obietti-*

*vo cui dare la priorità può essere l'aviazione, ma deve essere invece l'esercito oppure la marina, se una di queste due forze armate si presentasse più minacciosa nella situazione "contingente"».*

Questa elencazione conferma la propensione del Generale Mecozzi per l'impiego dell'Aviazione preminentemente a favore delle forze di superficie. Il concetto espresso non dà adito a dubbi: nelle due ipotesi operative di un equilibrio di forze e della prevalenza di una o l'altra forza armata di superficie avversaria, l'Aviazione, nel primo caso, "può" attaccare l'Aviazione nemica (ma è sottinteso che sarebbe preferibile contribuire a rompere l'equilibrio, a «ridare alle ruote il movimento», a «dinamizzare» la lotta in superficie); nel secondo caso l'aviazione "deve" battere l'esercito o la marina sul campo di battaglia.

Ciò ci ha un po' sorpresi perché nel 1936, in quella che abbiamo definita tendenza all'assalto originale (Pag. 4, «Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere») egli scrive: «f) non si rinunci, bensì si provveda con cura alla concomitanza delle operazioni aeree (nel campo d'azione<sup>3</sup> proprio dell'Armata Aerea) con le operazioni delle altre due forze armate; ma si escluda di norma l'ausilio diretto alle azioni di terra e di mare (campo aereo terrestre e campo aereo marino) salvoché per la ricognizione e per le attività eventuali di trasporto aereo».

E ancora (Pag. 72): «c) nel realizzare perciò soprattutto con l'aviazione d'assalto, il proposito che l'Armata Aerea effettui all'inizio delle ostilità una serie di azioni a *tendenza rapidamente risolutiva*; tale tendenza evidentemente si potrà esplicare non solo mirando al collasso morale, economico, industriale della nazione avversa, ma pure mirando al collasso delle operazioni iniziali di mobilitazione, radunata ed intervento delle singole tre forze armate nemiche, *aviazione in primo luogo*» (il corsivo è nostro).

«206)... è ben certo che ad ogni Forza Armata all'inizio della guerra si offrono occasioni che non si ripeteranno mai più; per l'aviazione d'assalto ciò è vero più che per qualunque altra arma dell'aria, della terra e del mare, perché per il suo metodo essa è l'arma della sorpresa..., essa è l'avanguardia delle forze armate».

Ma torniamo alla cosiddetta dottrina di guerra e al concetto fondamentale che abbiamo riportato. In merito il nostro pensiero è noto.

Per noi lo spazio, l'abbiamo più volte affermato, è un nuovo ambiente di lotta che ha una sua propria forza intrinseca, completamente diversa da quella che ha il terreno o il mare; un ambiente nel quale l'aereo opera secondo leggi fisiche e principi operativi propri e con velocità, manovrabilità, flessibilità e versatilità tali da renderlo un'arma offensiva di altro rendimento bellico.

Il compito naturale dell'Aviazione è la distruzione dell'Aviazione avversaria, in analogia con quanto avviene negli altri due ambienti naturali di lotta, per contribuire alla vittoria comune. Secondo le idee di Mecozzi da noi sintetizzate, il compito delle forze aeree sarebbe l'appoggio diretto ed indiretto alle forze di superficie e lo scopo... l'occupazione del territorio nemico.

Con il suo ragionamento, cioè, non è possibile assegnare alla guerra aerea uno scopo, in termini di risultato concreto, che sia di carattere esclusivamente aeronautico. E questo è l'addebito maggiore e fondamentale all'illustre scrittore che scaturisce dallo studio dei suoi scritti.

Peraltro il concetto relativo alla conquista del territorio, che altri scrittori identificano con la necessità di trasferire sulla superficie terrestre i successi conseguiti sul mare e nell'aria, è l'argomento principe di tutte le discussioni che hanno per fine la dimostrazione della priorità delle operazioni belliche terrestri.

Nel caso del Generale Mecozzi, ci sembra che detto concetto sia oltretutto in contraddizione con la sua stessa concezione della guerra. Infatti egli ammette soltanto la guerra per la difesa del territorio nazionale da un'aggressione, il che significa lotta per impedire all'avversario la conquista degli obiettivi voluti; lotta cioè eminentemente difensiva nella quale all'iniziativa dell'aggressore corrisponde la resistenza dell'agredito, mediante azioni difensive e controffensive delle proprie forze armate. L'atteggiamento difensivo iniziale richiede ovviamente la predisposizione di adeguate misure di sicurezza e di forze aeree di difesa (caccia) per la protezione delle proprie forze aeree offensive e per la distruzione di quelle del nemico agenti in modo concomitante con le forze di superficie, nella «guerra di rottura» che configura l'aggressione per non solo conquistare territori, ma anche e soprattutto per imporre la sua volontà all'agredito.

Non ci sembra esatto infatti parlare soltanto di «conquista del territorio» trattando degli scopi della guerra, giacché, come Liddell Hart ha ampiamente dimostrato, innumerevoli guerre sono state vinte senza conquiste territoriali e senza battaglie.

3. Il Gen. Mecozzi intende «campo d'azione» nel senso di distanza alla quale giunge l'offesa aerea.



Senza considerare che in una guerra nucleare, come abbiamo dimostrato nel passato, non ha più senso parlare del concetto in questione o pensare alla possibilità che si verifichino battaglie nel significato tradizionale della parola.

Quanto poi al principio della «*massa con tutti gli strumenti idonei*» nel settore, nel punto, nel tempo volta a volta decisivo», strettamente connesso con il precedente concetto e con quello illusorio della distruzione *simultanea* delle tre forze armate avversarie, ci limitiamo ad osservare che riesce estremamente difficile, è anzi impossibile immaginare una situazione geo-strategica, un'ipotesi operativa nella quale sia possibile applicare tale principio, ovvero impiegare contemporaneamente tutte e tre le forze armate nello stesso tempo, nello stesso luogo, contro il medesimo obiettivo, in condizioni di equilibrio di forze aeree e navali.

Il principio preconizzato della massa, a nostro avviso, contribuisce a confermare la tendenza del suo ideatore ad assegnare alle forze aeree principalmente compiti di aerocooperazione; compiti cioè che non consentono di definire il significato di strategia aerea, intesa come l'arte che determina i modi ed i mezzi per conseguire gli scopi della guerra aerea. Compiti, infine, che non rientrano neanche nel concetto puro di strategia aerea, il quale implica quello dell'impiego delle forze aeree in un ampio contesto dimensionale di spazio e di tempo per conseguire il loro fine naturale che è la vittoria nello spazio.

Queste e le considerazioni connesse con i concetti di subordinazione dell'Aviazione all'esercito e con quelli che considerano l'aereo principalmente come mezzo per agevolare le operazioni delle forze di superficie, spiegano l'ostilità degli aviatori per la «tendenza all'assalto», per quella specialità unica che vincolava l'aeronautica al ruolo tattico, e giustificano anche il giudizio su Mecozzi riportato da questi stesso in «Guerra agli Inermi»: «... (il Generale Mecozzi) sostenne la necessità della più rigorosa cooperazione aerea con le forze di superficie, da attuarsi dall'aviazione d'assalto armata di velivoli piccoli... Questa Aviazione avrebbe dovuto attaccare di sorpresa punti particolarmente delicati dello schieramento terrestre nemico in maniera da diminuirne l'efficienza e, in certe situazioni tattiche particolari, addirittura paralizzarne l'azione». E ancora: «... concepiva (l'impiego aereo) come elemento integratore efficacissimo per vincere la battaglia». Confrontando questo giudizio con i concetti mecozziani precedentemente repor-

tati dobbiamo obiettivamente ammettere la sua validità. La chiarezza con la quale Mecozzi espone i suoi concetti, infatti, esclude la possibilità di interpretazioni soggettive e mostra in modo inequivocabile che effettivamente Mecozzi, con essi, sostiene la costituzione di una aviazione tattica in quanto le forze aeree dovrebbero operare soltanto nell'area della battaglia o meglio nell'area di sensibilità non molto lontano dalla prima, in stretta concomitanza con le forze di superficie.

Il fatto che, nonostante la predetta evidenza, vi siano ancora interpretazioni elogiative della «tendenza all'assalto» che abbiamo finora esposto, non sorprende. Dalla fine della guerra in avanti si è verificato quel fenomeno autolesionistico, di ibridismo dottrinale, messo in evidenza nel passato, che ha prodotto in molti la convinzione che l'Aeronautica Militare Italiana debba svolgere, in un eventuale futuro conflitto, un ruolo tattico.

Detta convinzione è stata, oltretutto, avvalorata dalla cosiddetta «Dottrina Aerotattica» che, dall'originaria regolamentazione dell'aerocooperazione, è stata trasformata in vera e propria dottrina di guerra aerea, con la semplice aggiunta della «controaviazione» nella elencazione delle azioni delle forze aeree.

Sotto questo aspetto effettivamente ha ragione chi ammira la «sorprendente lungimiranza» di Mecozzi nel delineare le basi della vigente dottrina di impiego del «potere aerotattico»<sup>4</sup>.

Però ci sia consentito osservare che tutte codeste interpretazioni, elogiative, fanno un grave torto al grande scrittore militare perché esse:

- a) avvalorano la tesi che Mecozzi sostenga la costituzione di una Aviazione da cooperazione con le forze di superficie. Tesi che Mecozzi combatte tenacemente ed inutilmente da anni;
- b) portano ad un'identificazione che il Generale Mecozzi stesso, siamo certi, rifiuterà con sdegno, perché la «Dottrina Aerotattica» contiene concetti che egli ha sempre avversato, come il seguente, per esempio: «La disfatta e l'annientamento delle opposte forze di superficie non rappresenta più un requisito fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo finale, ma tale obiettivo può essere raggiunto più validamente e celermente colpendo gli elementi vitali del nemico, riducendone così la capacità e la volontà di proseguire il conflitto».

4. A. DUMA - Rivista Aeronautica, N. 8-9 - 1968.



Inoltre le stesse interpretazioni dimostrano che purtroppo il predetto fenomeno si è così generalizzato che nessuno ci fa più caso. Per cui accade che si chiamino «forze aerotattiche» quelle forze alle quali sono assegnati soprattutto compiti strategici, come quello di «conquistare e mantenere un elevato grado di controllo del cielo con operazioni di controaviazione e controatomiche».

Ma lasciamo perdere le interpretazioni ed atteniamoci ai fatti. Anche la tanto invocata esperienza storica a sostegno delle tesi mecozziane dimostra al contrario che:

1. nessuna aviazione ha mai fondato la propria potenza aerea *esclusivamente* sui caccia-bombardieri, come auspicava Mecozzi per la costituzione della sua famosa «aviazione da nazione povera»;
2. i caccia-bombardieri sono stati finora caccia puri modificati per renderli idonei al bombardamento;
3. le operazioni aeree durante l'ultimo conflitto mondiale in Polonia, Francia, ecc., e recentemente in Egitto, ebbero per obiettivo primario, *sempre*, la neutralizzazione o distruzione dell'Aviazione avversaria. Il famoso binomio carro-aereo ebbe successo soltanto grazie alla superiorità aerea conquistata in precedenza e, comunque, l'aereo *non era* il caccia-bombardiere auspicato da Mecozzi ma un aereo speciale per il bombardamento in picchiata nell'area della battaglia terrestre e navale;
4. la guerra di Corea ha ridimensionato le ambizioni che si avevano in merito al caccia-bombardiere ed ha fornito i dati per la costruzione del velivolo idoneo per l'appoggio diretto alle forze di superficie della NATO. Lo chiamano «caccia tattico leggero» anche se non ha le caratteristiche per svolgere il ruolo di caccia (a proposito di questo ruolo, la stessa guerra e quella del Vietnam hanno dimostrato che il caccia puro è insostituibile ed indispensabile. Vedere il successo dei MiG-21 e la successiva realizzazione del MiG-23 e dell'F-15);
5. la guerra arabo-israeliana del giugno 1967, in modo particolare, infirma il pensiero del Generale Mecozzi sulla guerra in generale e su quella aerea in particolare, mentre *convalida invece, pienamente, la sua «Tecnica d'impiego dei velivoli d'assalto»*. Infatti il conflitto in parola ha confermato la generale convinzione che la guerra non sia ancora superata come rapporto umano e che le organizzazioni internazionali non siano in grado di evitare il ricorso alla forza per la soluzione delle controversie fra gli Stati.

Di conseguenza tutti gli Stati che hanno posizioni geografiche particolari, con confini soggetti a contestazioni da parte degli Stati confinanti o che hanno interessi extra-territoriali da difendere, tendono a prendere la vecchia e saggia precauzione di essere militarmente forti, almeno quanto il più forte dei vicini (validità quindi del «Si vis pacem...»).

La guerra di Israele contro gli arabi, valutata in base alle idee del Generale Mecozzi, non potrebbe essere definita difensiva perché mancano quegli elementi fondamentali che la caratterizzano come tale. A nostro avviso, invece, essa è una guerra che ha avuto per movente la chiara e proclamata intenzione ostile, accompagnata da sentimenti ostili, degli arabi; intenzioni ampiamente confermate dallo schieramento offensivo delle forze arabe e dal blocco del Golfo di Aqaba. Essa è quindi una guerra difensiva preventiva contro un Paese che aveva già commesso una sopraffazione nei riguardi di Israele e che aveva inoltre già iniziato la manovra di aggressione armata.

Lo scopo della guerra israeliana fu di aumentare la sicurezza dei propri confini mediante la conquista della penisola del Sinai, nel più breve tempo possibile in modo da creare il fatto compiuto prima dell'intervento delle grandi potenze e dell'ONU.

Il concetto operativo adottato in base alla predetta direttiva politica fu evidentemente: conseguire la superiorità aerea sul fronte egiziano mediante l'attacco di sorpresa alle basi aeree lungo il canale di Suez, dove erano rischierati gli aerei; conquistare la penisola del Sinai attraverso la distruzione e la neutralizzazione delle forze terrestri egiziane; contenere l'attacco arabo sugli altri fronti.

I risultati sono noti: gli israeliani realizzarono in pieno la sorpresa e in due ore e quarantacinque minuti distrussero al suolo e in volo l'80% delle forze aeree arabe.

Conquistato così il *dominio dell'aria*, le forze aeree concorsero con le forze di superficie alla distruzione delle forze terrestri arabe e in cinque giorni Israele conseguì il suo scopo, con una guerra che non ha nulla da invidiare a quella di «rottura» caldeggiata dal Generale Mecozzi ma con altri metodi.

La *tecnica* impiegata per il bombardamento, eseguito da *tutti i tipi* di velivoli israeliani, fu quella dell'assalto con scorta della caccia. *Detta tecnica poté essere applicata grazie al rischieramento, dal Nilo al canale di Suez, della maggior parte dell'aviazione egiziana.*

Come si vede, l'esperienza storica ha semmai dimostrato, ripetiamo, soltanto la validità della «Tecnica d'impiego del velivolo d'assalto». La confusione fra questa «Tecnica» e la tesi del Generale Mecozzi sulla guerra aerea da noi sintetizzata ed esaminata ha contribuito, insieme con lo studio superficiale degli scritti del Maestro, a provocare finora gli innumerevoli ed ingiustificabili malintesi ed equivoci da noi menzionati al principio.

### L'ultima «Tendenza all'assalto»

Il lavoro inedito, l'ultimo assalto, del Generale Mecozzi si può sintetizzare in poche parole perché in esso egli non aggiunge concetti nuovi a quelli che abbiamo appreso in precedenza in merito alla guerra, al disarmo, alla proliferazione nucleare, agli scopi della guerra ed ai modi e mezzi per conseguirli.

In esso il Generale si propone un «tema pentagonale» che in effetti equivale a cinque vincoli allo studio del problema dottrinale dell'Aeronautica Militare Italiana. Essi sono, in sintesi:

- a) fare astrazione dall'armamento nucleare;
- b) escludere una guerra all'infuori di un'alleanza;
- c) comando supremo unico che ripartisca fra le forze nazionali i compiti bellici e i teatri operativi;
- d) far operare le forze armate italiane *nazionalmente*, cioè senza essere integrate in quelle dell'alleanza;
- e) la forza armata dell'aria avrà per obiettivo le forze armate nemiche.

Le obiezioni che si possono fare ad alcuni di questi vincoli sono intuitive e si ricollegano, d'altronde, alle considerazioni che abbiamo già fatto finora. Procediamo perciò direttamente all'analisi delle parti del lavoro che contengono concetti nuovi e più interessanti ai fini del nostro articolo.

La «concomitanza operativa», concetto originale del Mecozzi dal quale è derivato quello comunemente noto come «concorso aereo», è espresso stavolta in maniera molto più incisiva che nei precedenti scritti. Essa è definita l'insieme di operazioni dell'Aviazione che hanno identità di tempo o di luogo o di obiettivo con le operazioni dell'esercito e/o della marina.

La cooperazione, invece, è definita una parte della concomitanza, l'insieme delle operazioni che si svolgono nel campo d'azione «comune» alle tre FF.AA. e che *possono* avere identità di luogo, di tempo e di obiettivo con le operazioni dell'esercito e della marina; l'altra parte essendo quelle operazioni aeree (non definite con un termine proprio) che si svolgono nel

campo d'azione «esclusivo» dell'aviazione e che hanno soltanto identità di tempo con le operazioni delle forze di superficie.

Ne consegue logicamente la vecchia tesi mecozziana che l'aviazione non sfrutta la sorpresa strategica, non effettua azioni «a sé stanti», ma azioni nello stesso tempo di quello delle forze di superficie, applicando probabilmente anche quel principio della massa che abbiamo confutato prima.

Ne consegue soprattutto la svalutazione della prerogativa principale propria dell'Aeronautica, quella cioè di poter operare sia nel suo ambiente naturale, lo spazio, sia in quello delle forze di superficie. Ammettendo infatti un «campo d'azione comune», Mecozzi può far intendere ai non iniziati che ammette la possibilità per le forze di superficie di operare nello spazio, mentre noi sappiamo benissimo che egli dà a tale locuzione un significato di distanza, e può quindi far sfruttare dialetticamente tale possibilità contro l'Aeronautica per sminuire, appunto, quella prerogativa che pone l'Aeronautica operativamente al di sopra delle altre FF.AA.

Per quanto riguarda gli impegni operativi dell'aviazione, anche essi sono stavolta descritti in modo da non destare equivoci e sono formulati in maniera più conforme alla realtà e alla natura delle forze aeree. In tal modo Mecozzi ha dimostrato di aver tenuto conto delle critiche che gli sono state fatte nel passato; anzi ha ripreso la sua vecchia tesi contraria all'*ausilio diretto* che abbiamo citata in precedenza.

Egli scrive infatti: *«L'impegno di controaviazione è insopprimibile, giacché per neutralizzare l'aviazione nemica non bastano le difese contraeree, e giacché l'attività dell'Aviazione nemica stessa non soltanto contrasta le operazioni della nostra aviazione ma anche quella dell'esercito e della marina...»*

1. Nelle decisioni opzionali (iniziali e successive) per la preparazione dell'aviazione e per le sue operazioni, l'impegno di controaviazione si presenta come *incombente, condizionante...*

2. ...
  - b) ... l'intervento sul campo di battaglia sottrae forze aeree all'impegno di contro-aviazione.

*«Ma siccome il debellare l'Aviazione nemica è di per se stesso un contributo alle nostre operazioni terrestri e navali, ne consegue che anche se la aviazione nostra non avesse disponibili altre forze per gli impegni contro l'esercito e contro la marina del nemico, essa avrebbe assolto il proprio dovere di concomitanza».*

Oltre a non essere considerate più esclusivamente operanti a favore delle forze di superficie, le forze aeree

sono da Mecozzi ritenute disponibili «per intervenire nel cielo della battaglia terrestre e navale, allorché tale intervento sia reso indispensabile da *circostanze avverse* che rendano le forze terrestri e le forze navali, nel tempo e nel luogo, transitoriamente insufficienti a provvedere con i propri mezzi alle proprie necessità...».

In altri termini Mecozzi rinuncia all'opzione aviazione nemica o esercito nemico e accetta come obiettivo primario e assoluto la prima. Egli si avvicina, cioè, al concetto di guerra aerea indipendente da quella terrestre e navale, che le forze aeree combattono nel proprio ambiente naturale di lotta contro le forze aeree dell'avversario, per «*rendere l'aria libera in modo il più possibile esteso e perdurante* alle nostre operazioni, ed impedirne l'uso alle operazioni nemiche». Egli ammette, cioè, il concetto di dominio dell'aria secondo la nostra interpretazione, anche se si affretta ad affermare che a suo parere è illusorio «sperare di conquistare il "dominio"; bisogna ogni giorno duramente riconquistare la prevalenza, la quale nella maggior parte dei casi risulta non soltanto temporanea, ma localizzata».

Nel lungo discorso che egli fa su questo argomento si sente chiaramente l'influenza della tendenza all'assalto prima maniera, specialmente laddove, per superare l'ostacolo della scarsa autonomia dei velivoli d'assalto, Mecozzi introduce il concetto di *fascia di sensibilità* delle forze nemiche sulla quale concentrare gli attacchi aerei.

Alla stessa tendenza appartengono indubbiamente le sue tesi per giustificare l'adozione di un unico velivolo (d'assalto) capace di assolvere il compito fondamentale dell'aviazione, il bombardamento, e quelli secondari di caccia e di ricognizione.

In proposito è interessante notare come, mediante il cacciabombardiere, Mecozzi risolva la vecchia controversia sulla procedura migliore per «debellare» l'Aviazione nemica: bombardamento delle basi aeree o combattimento sul cielo della battaglia da lui sempre sostenuto?

Al riguardo egli così scrive: «... l'avvento dell'aviazione d'assalto (caccia-bombardiere), la quale con la sua versatilità consente di passare dall'una all'altra procedura, e ad ogni dosatura intermedia, deve far cessare la parte più aspra della controversia e consentire l'analisi delle varie possibilità e convenienze, anzitutto nei criteri generali, poi nelle applicazioni ai diversi casi concreti».

Il Generale Mecozzi continua cioè a ritenere possibile per le forze aeree il passaggio immediato da un

atteggiamento offensivo a quello difensivo, cosa che noi abbiamo confutato nei precedenti articoli.

Nel complesso riteniamo di poter affermare che nel documento esaminato, nel presunto «ultimo assalto», vi siano le premesse per la formulazione di una vera e propria dottrina di guerra aerea e che a tale scopo occorrerebbe un più deciso sforzo per liberarsi del tutto delle vecchie tesi di aerocooperazione che riaffiorano anche in questo lavoro.

\* \* \*

A questo punto, per consentire al lettore un agevole confronto con la prima tendenza all'assalto, riportiamo i concetti fondamentali del Generale Mecozzi così come egli stesso li ha sintetizzati nella conclusione del suo lavoro.

L'autore pone a principio fondamentale delle operazioni belliche la concomitanza permanente fra le forze armate, con la riserva che «l'intervento diretto (cooperazione) dell'offesa aerea nella battaglia terrestre e navale è eventuale, ed è suggerito soltanto da uno stato avanzato di crisi (favorevole o contraria) delle operazioni terrestri o navali». L'aviazione dovrebbe concentrare le proprie offese nella fascia di sensibilità maggiore dove «stanno schierate o in moto le forze nemiche non in azione», mediante velivoli d'assalto i quali dovrebbero costituire il nerbo preponderante delle forze aeree (il numero dei caccia puri sarebbe irrilevante in quanto «la caccia pura è inutile laddove non sia indispensabile»).

Detti velivoli dovrebbero consentire «l'alternanza degli atteggiamenti difensivi con gli atteggiamenti offensivi» in analogia con quanto avviene sulla superficie terrestre e marittima. In offensiva, comunque, «nel proprio campo d'azione 'esclusivo' le azioni dovrebbero attuarsi 'nel raggio minore possibile dove si trovino obiettivi concreti e redditizi ai fini della concomitanza'».

### Conclusione

Il Generale Mecozzi fonda il suo discorso sulla guerra esclusivamente su alcune riflessioni personali, senza pretesa di ricercare l'intima essenza della guerra, ma per porre piuttosto salde premesse alla condanna di un particolare metodo di lotta.

Basti ricordare l'accettazione sia della guerra di difesa contro un'aggressione e sia di quella per far valere i diritti dello Stato, contrapposta alla negazio-



ne della guerra come strumento della politica; l'irresponsabilità dei popoli nelle guerre, e quindi il diritto delle popolazioni inermi a non essere considerate combattenti, di fronte all'accettazione del fatto che l'armamento nucleare coinvolgerà anche gli inermi: l'opzione per il disarmo unilaterale e il riconoscimento della necessità vitale per una nazione di essere armata per essere arbitra del proprio destino; questa necessità, infine, contrapposta all'impossibilità per una nazione come l'Italia di potersi difendere da sola e quindi alla sua opzione per il disarmo unilaterale.

Come si vede, si tratta effettivamente di «riflessioni non coordinate» che risentono anche della costante preoccupazione del Generale Mecozzi di non giustificare la «La guerra agli Inermi» e di non compromettere le premesse fondamentali del suo tipo di guerra. La stessa preoccupazione egli dimostra per la priorità dell'esercito, quando per esempio afferma che la conquista del territorio è il solo scopo della guerra e che ad esso tutto *deve* essere subordinato.

Inoltre l'accurata scelta degli obiettivi *maggiormente sensibili*, la loro catalogazione e la loro inclusione in una *fascia di sensibilità*, che per effetto della vittoria aerea si trasformerebbe in una *fascia di prevalenza* aerea, non molto lontana dalle forze di superficie schierate in campo, sembrano studiate apposta sia per limitare il campo d'azione del mezzo aereo, sia per orientare la scelta su un ben determinato tipo di aereo.

A parte questa comprensibilissima argomentazione soggettiva, «l'ultimo» lavoro del Generale Mecozzi rappresenta una notevole evoluzione del pensiero verso tesi e concezioni più aderenti alla natura dell'aeroplano e alla realtà operativa della forza armata dello spazio. Con esso l'illustre scrittore ha superato la vecchia tesi dell'aerocooperazione per accettare invece quella della guerra aerea nell'ambiente naturale esclusivo (guerra a sé stante). Ciò è maggiormente apprezzabile se si considera che quest'ultima implica, fra l'altro, il concetto di dominio dello spazio che Mecozzi non accetta.

Naturalmente siamo d'accordo con lui che la guerra aerea debba essere armonizzata con quella in superficie e che, in genere, è illusorio sperare di conquistare subito detto dominio (anche se Israele ha dimostrato che talvolta ci si riesce). Siamo cioè d'accordo che bisogna conquistare ogni giorno la superiorità, la prevalenza, la supremazia, il predominio, tutti gli stati di fatto transitori della guerra aerea. Ma affermiamo anche che è assurdo rinunciare a priori alla conquista

del dominio dello spazio e che a questo *deve* tendere l'Armata Aerea, perché questo è il suo scopo fondamentale di natura squisitamente aeronautica.

Inoltre siamo del parere che la guerra senza aggettivi e senza specificazioni di carattere e di forma sia, nella sua essenza, una lotta che l'uomo conduce contro il simile nei tre differenti ambienti naturali di lotta; secondo regole e convenzioni universalmente accettate ed applicando metodi peculiari dei mezzi che operano nei detti ambienti, ognuno dei quali ha caratteristiche fisiche diverse.

Lo spazio, in particolare, sovrasta e circonda gli altri due ambienti naturali e chi opera in esso controlla, condiziona, domina chi opera nei secondi, mediante azioni tendenti al rallentamento e all'arresto del movimento delle forze di superficie dell'avversario, alla loro neutralizzazione o distruzione, alla distruzione delle sue linee di comunicazione e delle fonti della sua potenza militare.

La guerra nello spazio è lotta fra due aviazioni contrapposte per «rendere l'aria libera», «per impedire al nemico di svolgere una qualsiasi azione aerea di importanza apprezzabile nel quadro generale della guerra», per conquistare insomma il dominio dello spazio e per concorrere con le forze di superficie alla distruzione della potenza militare dell'avversario.

Per conseguire questi scopi, per vincere cioè la guerra aerospaziale e per concorrere a vincere la «guerra senza aggettivi», le forze aerospaziali debbono distruggere o neutralizzare il potere aerospaziale e quello militare in generale del nemico, mediante azioni di bombardamento degli obiettivi che costituiscono nel loro insieme la detta potenza militare. La scelta di tali obiettivi costituisce l'essenza della strategia aerospaziale.

Anche la guerra nello spazio ha due forme: l'offensiva e la difensiva, ma soltanto la prima è fondamentale, la seconda è una forma integrativa (ed indipendente) di quella offensiva.

Da questi concetti derivano per l'Aeronautica Militare i quattro compiti fondamentali: offendere, difendere, osservare e trasportare, ai quali corrispondono le quattro specialità principali dell'Arma Aerea: bombardamento, caccia, ricognizione e trasporto.

Da essi, che sono d'altronde i concetti universali e fondamentali della dottrina di guerra aerea, si possono far derivare tutte le applicazioni particolari della medesima alle condizioni politiche, militari, economiche, industriali e sociali di ciascuna nazione.

Nel caso dell'Italia, per esempio:



- dalla direttiva politica conforme al disposto della Costituzione che assegna alle forze armate la missione di difendere il territorio nazionale da una eventuale aggressione;
- dall'ipotesi che l'Italia faccia parte di un'alleanza, con limiti di tempo e di spazio operativi ben definiti;
- dal vincolo di impiegare soltanto armamento molecolare,

può facilmente derivare dallo studio del problema la rinuncia ai grossi aerei da bombardamento strategico e il ricorso invece all'assalto, cioè ad un bombardamento che sta fra quello strategico e quello tattico, al «bombardamento fatto con il cuore di cacciatore». In questo caso si tratterebbe di un velivolo con una propria originalità operativa e costruttiva, di un *bombardiere veloce* che assolve i suoi compiti peculiari con una particolare maestria ed arditezza.

Dai limiti operativi e dai vincoli posti al problema militare italiano potrebbe derivare anche la definizione di una *fascia di sensibilità*, nella quale risiede la contrapposta Aviazione da neutralizzare, e da essa trarre i dati fondamentali relativi all'autonomia, al carico bellico, ecc. da introdurre nel tema costruttivo del velivolo assieme con quelli, predeterminati, di velocità e blindatura.

In altri termini, all'aviazione d'assalto si può arrivare senza stabilire artificiose e limitative priorità di forze armate, complicate definizioni di obiettivi bellici e irrealistiche ipotesi di operazioni di guerra. Ad essa si può arrivare soprattutto in base ad una accettabile teoria della guerra, ad una dottrina di guerra aerospaziale originale ed universale ed infine ad una dottrina di impiego delle forze aerospaziali idonee per la soluzione del problema nazionale della difesa.



## VII

### MARIO MARIETTI, "COOPERAZIONE ANCILLARE O CONCOMITANZA OPERATIVA?" ("Rivista Aeronautica", n. 5, 1971)

*Facendo riferimento alle Sorti progressive dell'Aviazione Militare appena pubblicate, il generale Marietti ritiene che l'Aviazione italiana debba senz'altro essere, data la situazione, "tattica" e "di cooperazione". Ritiene però la questione dei rapporti con le forze di superficie "estremamente pericolosa e piena di insidie", giudicando legittimo il timore che, a poco a poco, la cooperazione possa degenerare in subordinazione.*

*Peraltro, dopo un attento esame critico della regolamentazione sull'aerocooperazione e del ruolo delle*

*forze aeree nelle Pubblicazioni dottrinali n. 700 (1963) e n. 800 (1970) dell'Esercito, arriva alla conclusione che la dottrina NATO è nel complesso soddisfacente e la soluzione dell'affiancamento è "il minore dei mali". Si tratta piuttosto di evitare, a livello nazionale, involuzioni e errate interpretazioni della regolamentazione vigente nell'Alleanza che, non corrette, potrebbero provocare gli inconvenienti tanto lamentati da M.*

(F. B.)

#### Premessa

Secondo una tradizionale classificazione delle forze aeree, l'aviazione strategica, l'aviazione tattica, l'aviazione da trasporto, sono le componenti fondamentali di un'Aviazione militare, che chiameremo «completa», per distinguerla da quelle che sono invece «incomplete», proprio perché mancano di almeno una di tali componenti<sup>1</sup>.

Tutte le aviazioni del mondo – eccettuate quelle dei cinque paesi nucleari – sono quindi «incomplete», perché non è oggi concepibile una aviazione strategica senza il possesso di armi nucleari e dei relativi vettori.

1. Alcuni potranno non concordare con una tale classificazione, nonché con i termini impiegati.

Ad esempio:

- gli aggettivi tattico e strategico possono sembrare ambigui e, nello stesso tempo, vincolanti circa i compiti da assolvere;
- il termine «aviazione da difesa» è poco usato e potrebbe desiderarsi la sua sostituzione con quello di «aviazione da caccia»;
- l'aviazione da trasporto può essere inclusa, con sue aliquote, nell'aviazione strategica e tattica;
- vi è la tendenza a sostituire i mezzi aerei di alcune delle suddette componenti, con mezzi missilistici.

Si precisa che:

- le forze missilistiche, quando integrano o sostituiscono mezzi aerei, sono considerate comprese nell'aviazione relativa;

Se ci riferiamo poi, in particolare, all'Aviazione Militare italiana, possiamo affermare che:

- manca la componente strategica, per i motivi anzidetti, ancor più avvalorati dal fatto che, con la firma del Trattato sulla non proliferazione, l'Italia si è impegnata a non possedere armi nucleari, neanche in avvenire. Incidentalmente si può osservare che una tale decisione, di carattere squisitamente politico, toglie ogni residuo carattere, di attualità e di opportunità, all'annosa polemica sulla applicabilità, in Italia, della dottrina aerea douhetiana;

1. la Difesa Aerea italiana è fortemente orientata, a causa delle ridotte dimensioni del territorio e della sua situazione geografico-politica, verso la difesa della Combat Zone: affermazione eviden-

- la classificazione indicata è largamente diffusa da un punto di vista dottrinale, e trova riscontro, anche in campo ordinativo, in vari Paesi del mondo;

- l'ambiguità di significato degli aggettivi *tattico* e *strategico* non ha limitato l'uso che viene fatto degli aggettivi stessi;
- l'appartenenza ad una determinata componente non elimina la possibilità che aliquote possano essere impiegate, quando se ne ravvisi la opportunità e la possibilità, in compiti specifici di un'altra componente;
- Aviazione da Difesa deriva dal termine «Difesa Aerea» e risulta più completo e meno ambiguo di «Aviazione da Caccia».

temente valida in caso di conflitto convenzionale, o condotto con impiego limitato e selettivo di armi nucleari; di nessun valore, invece, per un conflitto nucleare illimitato, perché, in tal caso, la stessa Difesa Aerea sarebbe probabilmente del tutto inefficace, e, quindi, inutile;

2. L'aviazione da trasporto, a parte le sue dimensioni, è anche essa orientata a compiti di carattere tattico, sia in campo operativo che logistico.

Come corollario diretto delle suddette affermazioni, possiamo dedurre che l'Aviazione italiana è, essenzialmente, una Aviazione tattica.

Deduzione, inverò, non molto difficile, e per ottenere la quale abbiamo forse impiegato anche troppe parole. Come anche può essere pacificamente accettato il fatto che, trattandosi di una Aviazione tattica, essa debba operare, insieme, in accordo ed in armonia di intenti – cioè «in cooperazione» – con le altre Forze Armate, per il raggiungimento degli scopi comuni, indicati dalla Costituzione, che si riassumono e concretano nella difesa del sacro ruolo della Patria.

#### Dissoluzione nell'aerocooperazione?

L'Aeronautica italiana *deve*, quindi, avere la vocazione di «cooperare», perché solo la cooperazione può ancora giustificare la sua sopravvivenza.

Il cammino è tuttavia estremamente pericoloso e pieno di insidie: è legittimo infatti il sospetto che, poco a poco, la *cooperazione* si possa trasformare in *subordinazione* nei riguardi delle forze cooperanti, e, quindi, in *incorporazione*, con conseguente fine della Aeronautica Militare come Forza Armata autonoma.

Il concetto è stato magistralmente esposto, con il dinamismo, la lucidità e la passione che lo distinguono, dal Gen. Mecozzi in un recente volume<sup>2</sup>.

Dato che il volume stesso è stato riprodotto negli ultimi numeri della Rivista Aeronautica, sembra inutile riassumere le argomentazioni principali.

Vorremmo però sottolinearne almeno una:

«A noi sembra di vedere che nei venticinque anni trascorsi, l'Esercito (e la Marina, ma ad essa accenneremo appena) abbia, con molta accortezza e tempestività, determinato e sviluppato un suo piano per demolire la Forza Armata dell'aria, per DISSOLVERLA NELLA AEROCOOPERAZIONE, mediante due metodi congiunti,

quello dell'*affiancamento* e quello dell'*incorporazione*, integrati dal piano di base della cosiddetta "*unificazione delle forze armate...*" (Cap. III - par. 2)».

A sostegno di tale affermazione, il Mecozzi cita alcune pubblicazioni ufficiali dell'Esercito, scusandosi se, per essere, da anni, «lontano dalla stanza dei bottoni», Egli risultasse non sufficientemente aggiornato o non completamente documentato.

Ci viene così offerto lo spunto (la lettura del Mecozzi – di tutte le Sue opere – offre un numero notevolissimo di argomenti di riflessione) per domandarci:

- a) È vero che si sta svolgendo una tale azione, da parte dell'Esercito? Possiamo arricchire, in tal senso, l'esemplificazione del Mecozzi?
- b) Può una tale azione, qualora esista, essere determinante nel processo di «dissoluzione nell'aerocooperazione» dell'Aeronautica Militare? Tale processo è effettivamente in atto ed è inarrestabile?
- c) Vi sono provvedimenti da adottare, oltre a quelli consigliati dal Mecozzi, per evitare una infausta prognosi, nella malattia di cui sembra soffrire l'Aeronautica?

Per evitare tendenziose o false interpretazioni di quanto stiamo esponendo, affermeremo subito, nel modo più chiaro ed esplicito, che:

- non tendiamo ad impiantare una polemica, che non abbia intenti costruttivi;
- non abbiamo alcun risentimento nei riguardi dell'Esercito, al quale, anzi, ci uniscono legami di lavoro, e di personale amicizia con molti dei suoi più qualificati componenti;
- ricerchiamo solamente il fine di una maggiore efficienza delle Forze Armate, sia nel loro compito specifico che nella cooperazione interforze. Se vi sono errori od incomprensioni, questi non possono che nuocere alla efficienza stessa, e, quindi, devono essere corretti ed eliminati;
- non ci occupiamo della Marina sia perché il Mecozzi stesso ad essa accenna appena, sia perché ne abbiamo già parlato in un precedente articolo, comparso sulla Rivista Aeronautica<sup>3</sup> nel quale è stato largamente illustrato l'argomento «cooperazione aeronavale».

#### Distorsione della dottrina?

Sarebbe certamente ozioso investigare od ipotizzare se le inesattezze riscontrabili – nei riguardi della Dottri-

2. Gen. Amedeo Mecozzi: *Le sorti progressive della Aviazione Militare* - Libreria dell'Orologio - Roma.

3. Fascicolo n. 11 - novembre 1968.

na ufficiale della aerocooperazione, cioè quella NATO – in alcune pubblicazioni dell'Esercito, siano dovute ad un piano preordinato, come sospetta ed asserisce il Mecozzi, od invece ad un diverso modo di concepire le cose, ad una mentalità diversa o, addirittura, ad ignoranza, nel senso di «non conoscenza» della regolamentazione.

Il Mecozzi cita, fra le altre, le pubblicazioni 7000, del 1951; 5065 del 1953 e 700, del 1963. Cita inoltre un articolo, a firma «tre stelle», pubblicato sulla Rivista Militare dell'Ottobre 1951. Ad eccezione della «700», in vigore fino a pochi mesi fa, si tratta di pubblicazioni molto vecchie, abrogate<sup>4</sup> e scritte quando di aerocooperazione si incominciava appena a parlare e le idee erano quindi piuttosto confuse.

La «5065», poi, non è neanche una regolamentazione. Nelle avvertenze è detto esplicitamente: «La presente memoria ha lo scopo di divulgare – semplificati – gli elementi essenziali contenuti nella regolamentazione americana sulla aerocooperazione aerea terrestre..., particolarmente per quanto può interessare i Comandi e i Quadri dell'Esercito. Essa si propone di conferire un primo e sufficiente orientamento sullo specifico problema, in attesa della diramazione di una dottrina ufficiale e completa. Pertanto, anche la terminologia non è da considerarsi definitiva...».

Quando, quindi, la «5065», nel capitolo «Dipendenza e relazioni» dice:

«In uno scacchiere di operazioni tutte le forze terrestri ed aeree sono alle dirette dipendenze del Comandante dello Scacchiere» fa una evidente confusione, propiziata da una insoddisfacente precisione di terminologia. Si è confuso il termine «teatro operativo» o regione militare NATO (ad esem.: Sud Europa), con «scacchiere operativo». Ma mentre la Dottrina NATO prevede, a livello Regione, un Comandante unico, stabilisce anche che, a livello Scacchiere, si abbiano solo Comandi affiancati. In effetti, Landsouth non ha

mai avuto alle dipendenze il Comandante della 5ª ATAF, con esso cooperante. Ma riparleremo, in seguito, di questo problema particolare. Per ora ci interessa maggiormente rilevare come il Mecozzi citi pochissimo la 700, che è invece una pubblicazione notevole, anche dal punto di vista dell'aerocooperazione, per quanto in essa vi è di positivo e di negativo.

Sugli aspetti positivi della 700 sono stati recentemente pubblicati due articoli sul Bollettino della Scuola di Guerra «Alere Flammam»<sup>5</sup>; non li travaseremo in questa sede, rimandandone alla diretta lettura, coloro ai quali l'argomento interessi. Ma vogliamo, in proposito, ugualmente sottolineare che:

- La «700» riporta un notevole numero di paragrafi e di precisazioni riguardanti le forze aerotattiche, rispettando sempre il criterio che esse debbano, di preferenza, essere impiegate nel «campo di azione esclusivo», ponendo in prima linea, quindi, la controaviazione e l'interdizione;
- Per quanto concerne, poi, le operazioni difensive, il criterio base è espresso dal par. 46: «Nelle operazioni difensive, l'appoggio aerotattico alle forze terrestri si attua soltanto nella misura consentita dalla preminente esigenza di contrastare la superiorità aerea nemica. Tuttavia, durante le fasi critiche delle operazioni, particolarmente quando la difesa sia in procinto di sviluppare reazioni dinamiche in forze, è indispensabile incrementare al massimo l'interdizione aerea e, se necessario, l'appoggio ravvicinato».

Si potrebbe cavillare su alcune frasi, chiedersi, ad esempio, chi deciderà se l'appoggio ravvicinato sarà necessario o meno; ma non si può tuttavia negare che siamo molto lontani dalla originaria ed innata tendenza ad «avere l'aereo nel tascapane del fante». Si tenga anche conto che la «700» non può fissare norme valide per le forze aeree ma ha il solo scopo, su tale argomento, di illustrare ai Comandi di G.U. complesse terrestri, cosa possono richiedere, e cosa possono attendersi dall'azione che le forze aeree svolgeranno.

Allora va tutto bene? Il Mecozzi è afflitto da una mania di persecuzione e vede il diavolo dove c'è solamente un amico? Non è proprio possibile affermarlo, così sicuramente, quando si legga qualche altro articolo della stessa «700», per esempio il 55:

4. In effetti, la circolare 7000, del 1° giugno 1951, è stata emanata dallo S.M.D. «con valore normativo per i Comandi e le Unità dell'Esercito e dell'Aeronautica». Non ci risulta che sia stata abrogata, e pertanto dovrebbe, legalmente, essere in vigore. Di fatto, non ha più alcun valore, sia perché le norme in materia di aerocooperazione provengono dalla NATO, sia perché superate da altre norme (ad esempio dall'ATP 27, STANAG approvato e ratificato dallo S.M.D.).

Non possiamo, in merito alla 7000, entrare in particolari, ma è doveroso concordare con il Gen. Mecozzi quando afferma che in essa «l'Aviazione è stata sacrificata, diminuita di grado, declassata ad «Arma»».

5. Mario Marietti: *Il concorso aereo nella battaglia difensiva* (n. 4 luglio-agosto 1969); *Il concorso aereo nella battaglia offensiva* (n. 4 luglio-agosto 1970).



«Il Comando di Gruppo di Armate è organo di coordinamento strategico, di tutte le Forze Armate messe a sua disposizione.

In particolari scacchieri, tutte od aliquote delle forze aeree e navali ivi operanti possono dipendere direttamente dal teatro di operazioni: in questo caso, il Comando di Gruppo d'Armata ne coordina l'impiego nei limiti e con le modalità fissati dal Comando Superiore».

Sembra quasi inutile (ma forse non lo è troppo) notare che:

- a) «Organo di coordinamento strategico... per l'impiego di tutte le Forze Armate messe a sua disposizione» ha, dal punto di vista militare, il solo significato di «Comanda tutte le Forze Armate, che sono poste alle sue dipendenze»;
- b) ben sapendo che, né in campo nazionale, né in campo NATO, le forze aeree e navali dipendono direttamente da un Comando terrestre, l'estensore dell'art. 55 ha provveduto a sistemare le cose, limitando le attribuzioni del Comando Gr. di A., alla sola azione di coordinamento (azione che, se svolta in modo continuativo non differirebbe sostanzialmente da quella di comando);
- c) anche la Marina sarebbe compresa nel tentativo di fagocitazione; tanto che si arriva all'assurdo che un'azione aeronavale dovrebbe essere coordinata dal Comandante del Gruppo di Armate;
- d) la dizione della 700 completa e chiarisce quella precedente, già citata, della 5065. Errore ricorrente ed involontario, ovvero sogno, ripetuto, nella speranza che si avveri?

La 700 (5564) non è più in vigore: è stata sostituita dalla 5935 (800 della serie dottrinale) nella quale il concetto della dipendenza (o quello, più sottile, del coordinamento) non è più ripreso. Con ciò non si vuol dire che, dal punto di vista aereo, si sia fatto un notevole miglioramento. Tutt'altro! I riferimenti alle forze aeree sono estremamente limitati e – salvo pochi, di carattere generico, sul carattere interforze della battaglia aeroterrestre – tendono quasi tutti a sottolineare la necessità dell'intervento aereo, solamente in appoggio diretto e, come conseguenza ad istruire i Comandanti di Armata e di Corpo d'Armata affinché fissino gli «elementi per la pianificazione e gestione delle missioni aeree».

#### Affiancamento ed incorporazione

In questo brevissimo esame (ma le dimensioni del presente lavoro non permettono di dilungarci oltre) della dottrina, più o meno recente ed attuale, del

nostro Esercito, abbiamo visto un lodevole sforzo di comprensione delle esigenze e delle responsabilità delle forze aeree tattiche, fatto con mentalità quasi aviatoria, unito ad una concezione del tutto unilaterale ed egoistica dei rapporti di dipendenza e della ingerenza terrestre in questioni d'impiego aereo. Nel complesso, non ci sentiremmo però di condannare senza appello; preferiamo invece assolvere per insufficienza di prove e presupporre la mancanza di dolo, attribuendo la colpa maggiore alla non perfetta conoscenza della effettiva situazione.

Ma il discorso merita di essere ancora prolungato, per esaminare se è vero che l'*affiancamento* (metodo basilare della dottrina NATO sull'aerocooperazione) porti fatalmente alla *sudditanza operativa*; perché, secondo alcuni, le decisioni collegiali sono solamente un comodo sistema per ottenere che i desideri della forza di superficie vengano, od accettati collegialmente, ovvero imposti dal Comandante di livello superiore (che non è mai un aviatore).

L'affermazione potrebbe essere convincente per chi non conosce quale è la situazione reale, particolarmente in campo NATO. Vediamola:

#### 1. Nell'organizzazione NATO

Sia Landsouth che la V ATAF ricevono direttive da Cincsouth, circa la loro pianificazione operativa. Tali direttive dovrebbero, od almeno potrebbero, contenere gli elementi per definire anche le percentuali di missioni aeree da dedicare alle varie attività (contraviazione, interdizione ed appoggio diretto): l'accordo non dovrebbe quindi, in definitiva, risultare molto difficile. Se, però, all'accordo non si dovesse giungere, rimane il ricorso alla decisione superiore. E non è affatto detto che Cincsouth appartenga alle forze di terra: anzi, in 21 anni di NATO è sempre stato, forse anche per questo motivo, un Ammiraglio (per di più americano). È vero che si ripropone in tal caso il problema della responsabilità decisionale nella cooperazione aero-navale; ma, almeno finché la VI Flotta rimane in Mediterraneo, l'appoggio aereo è fornito dalla stessa e l'impiego delle forze aeree nazionali in campo navale potrebbe essere estremamente limitato e di scarsa importanza anche qualitativa.

Ritornando alla cooperazione aeroterrestre, non resta che concludere che si hanno fondate garanzie che il giudizio superiore sia equanime e che non prevalgano interessi particolari: tanto più se si pensa che l'unico Comando Regionale di Forza Armata che lavora vicino, fisicamente, a Cincsouth è proprio Airsouth.

E cadono anche, perché non vere, affermazioni come quelle contenute nella pubblicazione Esercito 5065 (riportata dal Mecozzi - Cap. IV - par. 4): «qualora, nel corso degli accordi fra due diversi Comandi affiancati, non venga raggiunta una soddisfacente soluzione dei problemi di operazioni congiunte, la decisione spetta al Comandante dello Scacchiere...» (identificabile con il Comandante del Gruppo di Armate).

## 2. Nell'organizzazione nazionale

Le cose cambiano notevolmente se ci si riferisce al campo nazionale. Non certo perché vi siano variazioni nella dottrina: è noto infatti che la regolamentazione NATO è considerata applicabile, *per quanto possibile*, anche in campo nazionale. Ma, almeno per ora, l'unico Comando superiore ai Comandi affiancati, è costituito dal Comando Supremo, che si identifica con lo Stato Maggiore Difesa e che è quindi comandato, per consuetudine, se non per prassi, da un Ufficiale dell'Esercito.

Potrebbero risorgere allora, in qualcuno, i dubbi e le riserve: ma non c'è che da constatare che tale è la situazione e, in attesa di una possibile futura rotazione di esponenti delle tre FF.AA. nell'elevato incarico (che non risolverebbe però completamente il problema), fidare nel fatto che un conflitto puramente nazionale è estremamente improbabile e che, comunque, il Capo di S.M.D. è un po' come il Presidente della Repubblica che, una volta eletto, deve dimenticare il suo Partito a favore dell'interesse comune.

Il problema potrebbe invece ripresentarsi, *apparentemente*, per le soluzioni adottate a livello inferiore ove «l'affiancamento, integrato dalla dislocazione vicinissima» (sono parole del Mecozzi) potrebbe trasformarsi, nell'ASOC, in una *sudditanza di fatto*, anche a causa della differenza di grado fra i due comandanti terrestre ed aereo.

Abbiamo scritto «apparentemente», perché il problema è molto meno grave di quanto sembri. L'ASOC si occupa esclusivamente di *concorso aereo offensivo* che, nella terminologia adottata dall'ATP 27<sup>6</sup> significa: appoggio diretto.

Ma l'ATP 27 prescrive anche che:

- «Normalmente il concorso di fuoco aereo non deve essere richiesto per obiettivi sui quali possono inter-

venire armi terrestri o navali, se non quando l'ulteriore apporto di fuoco aereo possa produrre risultati decisivi in termini di tempo e/o di effetti».

- Le richieste di missioni predisposte «sono presentate all'organo interforze, cui competono le decisioni in materia (di norma il JCOC). Quelle accettate, vengono assegnate per l'esecuzione ai comandi aeronautici...».
- «Quando nella catena di comando è inclusa un'Armata, l'ASOC può gestire in proprio le missioni di concorso aereo predisposto... L'organo interforze (JCOC) deve essere informato».

- «Le esigenze di concorso aereo immediato sono gestite direttamente dall'ASOC». (Si ricordi che le missioni «immediate» possono anche non essere urgenti. Sono solamente quelle che non hanno potuto essere pianificate la sera precedente).

Da quanto sopra si deduce che:

- a) La regolamentazione attuale ripudia l'impiego «a spizzico» dell'appoggio diretto. L'impiego «a massa» deve essere attuato solo quando è *determinante*, e la decisione in merito è presa, di norma, a livello JCOC, ove si ha affiancamento, a parità di grado e di attribuzioni;
- b) La delega decisionale all'ASOC può sempre essere attenuata da precise direttive del JCOC, ovvero addirittura abolita, qualora si verificassero indebite pressioni da parte del Comandante dell'Armata.

Possiamo concludere che, se anche la situazione non è così rosea come si potrebbe desiderare, sono tuttavia stati fatti notevoli passi avanti dalla circolare 7000: la ragione incomincia a prevalere sul naturale desiderio del combattente terrestre di disporre del velivolo come di un cannone o di un mortaio.

## Autonomia ma non anarchia

D'altra parte bisogna anche evitare di cadere nell'eccesso opposto: che l'*autonomia operativa* delle singole Forze Armate, si trasformi in *anarchia operativa*, a scapito del rendimento dei singoli sforzi.

La pubblicazione 700 (abrogata) affermava (art. 57) che:

«La battaglia è atto della manovra strategica, della quale persegue uno scopo particolare. Consiste in una *manovra aeroterrestre* complessa, condotta unitariamente, in una determinata area dello Scacchiere - area della battaglia - in corrispondenza di un fascio operativo».

6. ATP 27 - Operazioni di concorso aereo offensivo. Pubblicazione non classificata, emanata con STANAG 2134.

La nuova 800 (in vigore) afferma invece (art. 10): «La manovra si avvale sempre dell'apporto delle forze aeree, ma, soprattutto, nelle operazioni condotte con soli mezzi convenzionali».

Mentre la prima definizione è accettabile, si devono notare, nella seconda:

1. *Una involuzione nel modo di concepire l'aerocooperazione*: non si parla più di «manovra unitaria», ma di «apporto delle forze aeree» che, unito al «si avvale» richiama alla mente, di nuovo, la *cooperazione ancillare*, deprecata dal Mecozzi.

Un «salvataggio in corner» potrebbe tuttavia essere ricercato nella frase successiva: «L'entità e la specie del concorso aereo... incidono, infatti, sulle possibilità d'impiego delle forze terrestri e condizionano concezione, organizzazione e condotta delle operazioni». Ma è un salvataggio solo temporaneo perché il goal viene al successivo minuto quando si afferma che:

«Il Comandante di Armata:

a) *concepisce* la manovra e ne indica i lineamenti...

b) *organizza* la manovra fissando:

.....

– elementi per la pianificazione e gestione delle missioni aeree;

.....

c) *conduce* la manovra:

.....

– intervenendo direttamente con il fuoco... aereo».

In pratica, decide tutto e poi emana ordini alle forze aeree.

2. *Un diverso modo di concepire l'impiego del fuoco nucleare* (che si suppone limitato e selettivo).

È vero che le forze terrestri hanno, in proprio, mezzi per l'erogazione del fuoco nucleare; ma tali mezzi:

– perdono gran parte della loro possibilità se non sono guidati, nella ricerca di obiettivi, dalle forze aeree;

– non sono idonei su alcuni tipi di obiettivi che, per la loro labilità o mobilità, possono essere attaccati solo da aerei;

– spesso non hanno una gittata sufficiente ad agire in una fascia, che rimane *campo esclusivo* delle forze aeree.

L'impiego del fuoco nucleare aereo nella contraviazione e nell'interdizione *potrebbe risultare* (che esperienza abbiamo, in merito, per fare affermazioni più drastiche?) molto più decisivo, agli effetti della battaglia in atto, che non un massiccio concorso di

tipo convenzionale. Ma anche qui sorge il dubbio che l'estensore dell'articolo si riferisca al solo appoggio diretto, ed allora si capirebbe perché, come dice il Mecozzi, il fante, avendo il missile nel tascapane, possa rinunciare a mettersi anche l'aereo.

Non sembra che possa essere discussa la necessità che, se all'esito della battaglia concorre l'azione di due forze armate, la battaglia stessa debba essere concepita, pianificata, organizzata e condotta unitariamente.

Quindi bisogna evitare:

– di concepire il concorso aereo come un contorno che guarnisce il piatto forte che, a sua volta, è stato deciso e preparato, in maniera del tutto autonoma, dalla sola parte terrestre;

– di pretendere che gli aerei, solamente perché devono essere, di preferenza, impiegati nel loro campo di azione esclusivo, possano esserlo su obiettivi scelti dal Comandante aeronautico, senza uno stretto coordinamento con la parte terrestre: che essi rappresentino cioè il piatto di pesce da affiancare a quello di carne.

E, per restare nel campo dei paragoni gastronomici, ricorderemo un vecchio insegnante di aerocooperazione, il quale, a proposito del concorso aereo, affermava: «esso non è il parmigiano da mettere sugli spaghetti già cotti, ma è il sale, che bisogna sciogliere nell'acqua di cottura, fin dall'inizio».

Bisogna cioè, non solo che ciascuno tenga conto delle possibilità, esigenze e limitazioni dell'altro, ma anche che la pianificazione terrestre ed aerea siano armonizzate, coordinate, e concepite unitariamente.

Solo allora la distinzione fra aerocooperazione e concomitanza operativa diventerà una inutile e sottile esercitazione linguistica. Perché, se si accetta pienamente il principio mecozziano che «al comandante o rappresentante dell'unità d'Aviazione spetta in qualsiasi caso la responsabilità decisionale per l'impiego dei mezzi aerei», bisognerebbe analogamente accettare una uguale autorità terrestre e navale, nei confronti dei rispettivi mezzi; ed allora si rischierebbe davvero di cadere in quella anarchia operativa, di cui non ci mancano dolorosi e clamorosi esempi nella II Guerra Mondiale.

#### Altre possibili soluzioni

L'affiancamento dei Comandi non è l'unica soluzione che può essere data al problema dello stretto coordinamento fra due forze armate diverse che debbano operare per uno scopo comune: ne esistono



almeno altre due, che hanno già dato buona prova e sono adottate in vari Paesi.

Esse sono:

- il comando unificato;
- la subordinazione di un Comando di Forza Armata a quello dell'altra.

### 1. Il Comando unificato

Significa creare un comando interforze a quei livelli ove ciò sia possibile. E, poiché non si può accettare che, in uno Scacchiere come quello italiano, la contraviazione, ad esempio, possa essere ripartita sotto diverse responsabilità, è evidente che il livello Scacchiere sarebbe il più basso nel quale si potrebbe costituire un comando unificato. Si noti che, almeno nell'organizzazione NATO, esso già esiste a livello superiore: e non v'è dubbio che tale soluzione presenta notevoli vantaggi dal punto di vista della unitarietà dell'azione del coordinamento, della direzionalità degli sforzi, della rapidità delle decisioni nei casi controversi.

In sostanza, si tratterebbe di mantenere, grosso modo, una organizzazione come l'attuale, designando però un Comandante del JCOC.

Si prospetterebbero immediatamente i seguenti inconvenienti o svantaggi:

- a) I territori di giurisdizione dei Comandi delle tre FF.AA. sono diversi.
- b) La Difesa Aerea dovrebbe essere sottratta (almeno per la parte esterna alla Combat Zone) dalla responsabilità del Com.te dell'ATAF.
- c) Chi assumerebbe il Comando? A turno tra le tre FF.AA.? In base alla *prevalenza* delle necessità di difesa del fronte terrestre? In base alla considerazione che l'aria sovrasta mare e terra ed è impegnata in entrambi gli ambienti? Il Comandante della Marina, quale «neutrale», come nel caso del Comando di Regione NATO?
- d) Abbiamo Comandanti e Stati Maggiori preparati per far funzionare Comandi interforze a tale livello? In sintesi, si può affermare che siamo ancora ben lontani da una simile soluzione.

### 2. La subordinazione di un comando all'altro

Si tratterebbe, in analogia a quanto effettuato nei paesi del blocco orientale, di porre l'Aviazione tattica alle dipendenze operative del comando di Scacchiere terrestre (con una aliquota a disposizione del comando di Scacchiere marittimo).

Sarebbe veramente «la dissoluzione dell'aeronautica nell'aerocooperazione», con tutti gli inconvenienti già messi chiaramente in luce dal Mecozzi. Ed anche le altre due FF.AA. scontrerebbero una vittoria puramente di prestigio e qualche posto, a 4 o 5 stelle, in più con una diminuzione del potenziale operativo globale.

### Conclusione

La soluzione dell'affiancamento, anche se non immune da difetti, rimane quindi ancora il minore dei mali, per il raggiungimento di quella unità di intenti e coordinazione degli sforzi che tutti auspichiamo.

Certamente è necessario che:

- l'affiancamento sia mantenuto a livello non inferiore a quello di scacchiere (terrestre e navale, se i due non corrispondono, ma sarebbe meglio, per una più corretta manovra dei mezzi, che fosse unico);
- l'affiancamento non diventi, come prospettato dal Mecozzi, un cavallo di Troia per mascherare una sostanziale ed effettiva dipendenza e subordinazione delle esigenze aeree alle altre;
- le idee sulle necessità, limitazioni e diritti propri e degli altri, siano chiare, uniformi e conosciute dai responsabili delle tre FF.AA. Le rispettive dottrine non dovranno prestarsi a dubbie interpretazioni.

D'altra parte, la stessa organizzazione NATO non permette, per le sue esigenze di standardizzazione, soluzioni diverse da quella attuale. In merito, la relativa dottrina è precisa e soddisfacente. L'attenzione degli aviatori responsabili potrà perciò limitarsi solamente a controllare che essa non subisca, per adattamenti locali, una involuzione non accettabile.



## VIII

### LETTERA AL DIRETTORE DELLA "RIVISTA AERONAUTICA" DEL TEN. COL. QUINZIO, CHE ALLEGA E COMMENTA QUATTRO LETTERE DEL 1970 DI MECOZZI. ("Rivista Aeronautica", n. 2, 1972)

*Da sottolineare il corsivo direzionale che precede la pubblicazione delle lettere, nel quale si nota l'intento di onorare la memoria di M. nell'unico modo che Egli avrebbe gradito.*

*Le considerazioni del Quinzio e le lettere di M.*

*gettano nuova luce sugli scritti dell'anteguerra e del dopoguerra, contribuendo a una storia non convenzionale del pensiero aeronautico e militare italiano.*

(F. B.)

#### In memoria del Generale Amedeo Mecozzi

#### TESTIMONIANZE

*Pervengono a questa Direzione, a seguito della scomparsa del Generale Mecozzi, numerose testimonianze, sovente accompagnate da Suoi scritti o carteggi inediti. È intendimento della Rivista, di cui il Mecozzi stesso fu valentissimo Direttore (nei periodi maggio 1940/settembre 1943 e giugno 1945/luglio 1950), pubblicare alcuni dei documenti più significativi.*

*Diamo inizio con la lettera del Ten. Col. Art. Patrizio Flavio Quinzio del novembre u.s., e ciò non solo in considerazione della lunga e molteplice attività pubblicistica in campo militare svolta da questo Ufficiale dell'Esercito, specialmente sulle pagine delle Riviste «Militare» e «Marittima» oltretutto su quelle della nostra Rivista, ma perché, trattandosi di contributo proveniente da un ambiente con il quale il dialogo del Generale è sempre stato serrato, ci sembra particolarmente valido come dimostrazione di quanto profondo fosse l'interesse destato dalla figura e dagli scritti del Gen. Mecozzi anche al di fuori del mondo dell'Aeronautica.*

*A corredo della predetta lettera riproduciamo integralmente le quattro inedite del Generale (indirizzate al Ten. Col. Quinzio e da lui donate all'Ufficio Storico dell'Aeronautica) quale prova della vivacità e del fervore che, sino alla fine dei Suoi giorni, hanno pervaso l'opera di Amedeo Mecozzi.*

N.d.D.

Roma, novembre 1971

Signor Generale,  
apprendo con dolore che, a meno di un anno di distanza dalla Sua ultima fatica «Le sorti progressive dell'Aviazione Militare», il Generale d'Aeronautica Amedeo Mecozzi ha cessato di vivere.

Veramente, per Mecozzi, l'espressione «cessato di vivere» non sembra pertinente. Chi scrive ricorda l'impressione che ebbe quando un distinto, sottile, barbuto signore, ai primi del 1970 entrò in Ufficio presentandosi:

- «Amedeo Mecozzi»
- «omonimo del grande aviatore, padre dell'Aviazione dell'Assalto?» domandai;
- «escluso e il grande e il padre e l'omonimo, e ponendo ex ad aviatore, sono io».

Ebbe così inizio una cara consuetudine di appassionato scambio di opinioni professionali, più spesso a viva voce, ma punteggiato, specie all'inizio, da quattro lettere che sento il dovere di consegnare – come ricordo a me carissimo –, per Suo tramite, alla Forza Armata nelle cui file ha militato Amedeo Mecozzi.

Dal comune discorrere ebbe anche occasione (v. lettera 30 aprile 1970) lo scritto «Tutto nel tascapane» che de «Le sorti progressive...» è parte integrante.

Di Mecozzi, oltre l'opera – ancora da assimilare criticamente nelle sue profonde istanze morali politiche sociali e militari – restano vive la passione aeronautica, pervasa di spirito cavalleresco valoroso e generoso, l'onestà e l'umiltà di vita, la lealtà e l'arguzia, la

cultura vasta e la lettura aggiornata, che non cessavano di rivelarsi ogni giorno più profonde a chi ha avuto modo di frequentarlo.

Nell'ultimo anno, già malato, non ha esitato ad affrontare le fatiche del viaggio commemorativo del *raid* Roma-Tokio, senza sottrarsi alle faticose celebrazioni ufficiali. In ciò era Mecozzi: sempre pronto a dare all'umanità, all'Italia, alla sua diletta Arma azzurra, mai disposto a chiedere o a ritenere di avere avuto poco.

Oltre a confermare l'adesione razionale e morale alla teoria mecozziana della «tendenza all'assalto» (già manifestata in diversa sede), resa oggi ancor più drammaticamente attuale dal carattere genocida e suicida della follia di uno «scambio nucleare», mi sia concesso di esprimere l'ammirazione che mi lega a Mecozzi per l'esemplare, rarissima coerenza della vita e dell'opera. Se ogni soldato avesse saputo – di fronte al confuso pluralismo circostante e alla violenta e subdola competizione in atto tra singoli e gruppi – mantenersi, come Lui, nella vita e nel pensiero, fermo su quei superiori ideali di moralità e di umanità, la vita delle armi offrirebbe ancora validissimo, ai giovani, il fascino di un ambiente dov'è legge eroica il dare, dove l'inerte, il vinto, il prigioniero, sono sacri.

*Ed ecco, in successione cronologica, le quattro lettere del Gen. Mecozzi che presentiamo con le annotazioni redatte dal Ten. Col. Quinzio. Gli originali per i quali esprimiamo al predetto Ufficiale il nostro più vivo ringraziamento, vengono da noi consegnati, come da suo desiderio, all'Ufficio Storico dell'A.M.*

(N.d.D.)

8-4-1970

Caro Colonnello Quinzio,

Le sono assai riconoscente della lusinghiera recensione<sup>1</sup> che ha avuto la cortesia d'inviarmi (non l'avevo letta ancora) e ne apprezzo moltissimo la perspicace visione di quello che da sempre è il dilemma fondamentale sui compiti dell'Aviazione militare: se essa debba tendere alla vittoria mediante l'ecatombe della popolazione, oppure se debba tendervi mediante la debellazione delle forze armate nemiche dovunque si trovino.

Nonostante gli insegnamenti della II G.M. e delle guerre minori successive compresa quella in atto nel

«medio oriente», molti aviatori di oggi restano propensi alla tesi terroristica ed indipendentista, e contrari alla tesi che io chiamo di «concomitanza operativa» fra le FF.AA.

Personalmente tuttora da alcuni aviatori vengo sospettato d'essere succube della terza tesi, secondo la quale l'Aviazione deve esclusivamente dedicarsi al «diretto appoggio» alle forze di superficie.

Invero tale tesi sta in evidenza in molteplici documenti ed atti delle autorità dell'esercito e della marina, a cominciare almeno dalla circolare 7000/1951 e giù fino ad oggi.

Nonostante che i moderni aeroplani, potenti in caccia ed in offese contro la superficie (Phantom ed altri) dimostrino in azioni effettive di guerra di aver realizzato con abbondanza, tecnicamente ed operativamente, le aspirazioni e le previsioni da me espresse più di quaranta anni fa per l'aviazione d'assalto, ancora oggi la molteplicità dei tipi specializzati sembra indispensabile a molti aviatori italiani.

In una recente corrispondenza epistolare con un giovane collega il quale sembra voglia confutarmi «per le istampe», gli ho mandato la copia fotostatica di un mio articolo del 1927<sup>2</sup>; qui ne accludo una copia per Lei, sperando Ella giudichi che, pur con qualche affinamento di terminologia, oggi io non abbia cambiato parere (se avrà tempo per leggerla).

Le dirò per maggiore chiarimento: era l'epoca quando fra l'esercito e la marina da una parte, e l'aeronautica dall'altra, ferveva la polemica circa i reciproci rapporti organici ed operativi. Per tentare l'unificazione del pensiero e del sentimento militari, le autorità avevano dato vita, dal 21 aprile 1926, al giornale «Le Forze Armate». Balbo aveva incaricato me di rappresentare l'aeronautica nel corpo redazionale. Nel primo anno, per volontà del direttore, gli articoli furono anonimi; dall'8 aprile 1927 furono firmati, magari con pseudonimo. Dal primo numero fino a tutto il 1930 vi pubblicai parecchi miei scritti.

Quello che Le invio «Aviazione cooperante?» fu del 23 dicembre 1927.

2. In tale articolo, intitolato «Aviazione cooperante?» [Cfr. Vol. I, Parte I, Cap. XVIII, p. 86 - N.d.C.], Mecozzi sostiene l'esigenza di un'«unità di comando», una «strategia unica» e «tempestiva», fondati su un'indispensabile cooperazione delle tre Forze Armate e sulla differenza intercorrente tra *ambiente* (naturale e legato a costanti geografiche) e *campo d'azione* (tecnico e legato a variabili operative e strumentali).

1. Si tratta della recensione a «Guerra agli inermi e aviazione d'assalto» pubblicata dalla «Rivista Militare» n. 9, 1969.

Sarebbe assai desiderabile che esistesse anche oggi un periodico militare aperto alla collaborazione libera degli studiosi delle tre FF.AA. per un concorde sforzo di «approssimazione alla verità». Ma non mi faccio illusioni.

Sto rischiando d'attaccarle un bottone!

Le rinnovo vivi ringraziamenti e Le mando cordialissimi saluti.

Suo Mecozzi

Nel rispondere – in data 11-4-1970 – inviavo al Generale due articoli: «Artiglieria, domani» Rivista Militare n. 7-8, 1969 – e «Artiglierie o artiglieria?» Rivista Militare n. 2, 1970 – Seguiva la lettera di Mecozzi in data 19-4-1970.

19-4-1970

Caro Col. Quinzio

Ho letto «Artiglieria, domani» e «Artiglierie o artiglieria?» che ha avuto la cortesia di donarmi, con interesse ed anche con profitto, perché, sebbene dedichi alla lettura molto tempo, non mi accade sovente d'incontrare quei temi.

Quei due suoi studi, così ricchi d'idee e di conoscenze mi hanno indotto a due gruppi di considerazioni, tra loro assai diversi, ma certo collegati, anche perché fanno risalire a problemi generali.

Il primo gruppo è: quale sia la ragione (se esiste una ragione, anziché un contrasto di pretese, di puntigli, d'amor propri eccetera) per cui si perpetua l'antico dialogo fra sordi, ossia tra:

- le Forze di superficie che ritengono indispensabile l'inserimento sempre più abbondante ed intimo dei mezzi aviatori (offensivi, difensivi, esplorativi, logistici) nelle operazioni di terra e di mare;
- e l'Aviazione, la quale recrimina per il frazionamento organico ed operativo delle sue forze, ed attribuisce importanza esclusiva od almeno assai prevalente ad operazioni aeree d'un genere e contro obiettivi logicamente autonomi, od almeno remoti, dalle suddette operazioni di terra e di mare.

In un mio libro del 1936 (che la Scuola di Guerra Aerea ristampò nel 1963 con il titolo «Preparazione ed impiego dell'aviazione d'assalto») [Cfr. Vol. I, Parte II, Cap. VIII, p. 225 – N.d.C.] e precisamente nel par. 45 segnalavo che una mancata unificazione delle dottrine, la quale conciliasse entrambi i punti di vista, avrebbe condotto per l'Aviazione alla eliminazione d'ogni prerogativa di «Forza Armata», perché le necessità delle forze di superficie sarebbero risultate (od apparse od

imposte) come maggiormente «incombenti» al comando supremo in guerra od all'organo equivalente in pace.

Con la costituzione del Ministero unico e dello Stato maggiore Difesa, con la circolare 7000 e con la «Guida alle operazioni di concorso aereo» dell'AF-SOUTH, quella eliminazione è in pratica attuata (sebbene non in teoria). Ma gli ufficiali aviatori continuano a recalcitrare, e gli ufficiali di terra e di mare continuano a chiedere od almeno ipotizzare sempre ancor maggiore «appoggio» o «concorso» aviatori. La parte psicologica della questione non va trascurata.

Douhet sosteneva che se l'Esercito e la Marina sentono il bisogno d'una propria Aviazione possono e debbono costituirla a proprie spese; egli non sembrava rendersi conto che all'origine sta semplicemente una diversa ripartizione dei fondi in bilancio, ma che nella conclusione esisterebbero tre Aviazioni. A mio parere ciò non sarebbe un progresso, anzi comporterebbe notevoli inconvenienti (sperperi, conflitti di competenza, ecc.).

Mi piacerebbe leggere qualche «studio» recente sul suaccennato dissenso ma, sommerso da una notevole quantità di libri e di periodici da leggere, mi accade di trascurare proprio quelli: Rivista Militare, Rivista Marittima (e gli equivalenti esteri) dove uno «studio» del genere potrebbe trovarsi.

Il secondo gruppo di considerazioni cui i Suoi scritti mi inducono è: se quello che io chiamo «perfezionismo tecnico» risulti in definitiva (almeno per l'Italia) dai punti di vista addestrativo, economico-logistico ed operativo, immune da inconvenienti, e se non convenga invece tendervi con notevole moderazione.

Mi piacerebbe sapere se nella letteratura militare modernissima esistono critiche a quel perfezionismo (cui Lei invece sembra favorevole).

Oltre che rinnovarLe i più vivi ringraziamenti per avermi donato i due articoli, la ringrazio in particolare per la citazione di «Guerra agli inermi» nella nota 1 a pag. 212. [di *Artiglierie o artiglieria?*].

Ahimé, un collega m'informa che quel libro ha «turbato» alcuni giovani ufficiali aviatori (per il suo «collaborazionismo») ed io aggiungo che forse avrà «turbato» per il suo «autonomismo» aviatorio molti giovani ufficiali di terra e di mare.

Così io rimango, come sempre «a Dio spiacente ed a' nemici sui».

Per non infliggerle la fatica di decifrare la mia grafia ho preferito dattiloscivere.

Ma mi sottoscrivo con vivissima cordialità ed amicizia

Suo Mecozzi

Rispondevo – in data 21-4-1970, esponendo i motivi per cui ritenevo di non potermi del tutto difendere (mio malgrado) dall'accusa di «perfezionismo» e accennando a qualche argomento a favore della tesi sulla unificazione delle FF.AA. Successivamente, in data 24-4-1970, inviavo al Generale un articolo pubblicato da «Armor», sett.-ott. 1969, in cui l'autore, il maggiore statunitense James T. Roberts, auspicava un *cocktail* elica-cingoli (cioè elicottero-carro armato) a livello battaglione carri e chiedevo in merito cosa Egli ne pensasse. Mecozzi, in data 30-4-1970, rispondeva e inviava l'articolo «Tutto nel tascapane» che diverrà poi parte integrante de «Le sorti ...» («Rivista Aeronautica» n. 1, 2, 3/1971).

(P. F. Q.)

30-4-1970

Caro Col. Quinzio

M'accingevo a rispondere alla arguta lettera del 21/4 quando mi è giunta la Sua del 24/4 con la fotocopia dell'articolo del magg. Roberts.

La ringrazio con viva cordialità per entrambi. Ella aveva ragione di supporre che l'articolo avrebbe destato il mio interesse.

Senonché alla sua domanda: che cosa io ne pensi, la risposta mi ha preso la mano e n'è venuto fuori qualcosa che sembra un altro articolo.

A mio turno perciò Le domando che cosa ne pensa Lei, questa volta il mio recto di attaccabottoni è innegabile. Temo ne verrò fuori con disdoro.

Cordialissimi saluti dal

Suo Mecozzi

In data 5 maggio 1970 sviluppavo, in risposta, taluni argomenti relativi all'unico punto che mi trova non allineato con il Generale (l'unificazione delle FF.AA. da me sempre sostenuta) e accludevo un articolo su *Standardizzazione per esaustione* - «Rivista Militare» n. 10, 1969. Mecozzi scriveva in data 12 maggio 1970.

12-5-1970

Caro Col. Quinzio

I sostanziosi concetti, la brillantezza dello stile, e la girandola di dotte arguzie umanistiche e tecniche mi rendono fruttuosissime e piacevolissime le Sue lette-

re, che rileggo più volte per tentare di non lasciarmene sfuggire alcuna sfumatura.

... Non ho più alcuna ambizione di notorietà, perché mi considero fortuitamente sopravvissuto, ma non mi dispiacerebbe se taluni punti di vista o concetti che l'ambiente aviatorio ha notevolmente trascurato e lasciato affondare, risalissero ad interessare le opinioni di qualche ufficiale.

Presumo che lo scritto sul tascapane provocherà confutazioni da un lato e dall'altro. Ma purtroppo non sarò forse in grado di replicare, anche se saranno aspre, perché la mia capacità di lavoro è notevolmente ridotta, per l'età, per la salute, e per il fatto che, vivendo solo, debbo accudire le modeste faccende personali e casalinghe.

La Sua lettera del 5/5 contiene almeno due obiezioni<sup>3</sup>, una esplicita, le altre sottintese, di cui altresì la ringrazio, perché mi hanno dato stimolo a necessari chiarimenti.

Sono contenuti nei quattro fogli che allego per l'inserimento ... [in] ... «Tutto nel Tascapane».

Il suo «Standardizzazione per esaustione» è per me molto istruttivo, e m'ha indotto a riflettere anche sopra gli inconvenienti che l'utilissimo progresso tecnico comporta.

Vede che, tra Lei e me, sono certamente io a trarre il maggiore profitto di cognizioni da questo scambio epistolare.

Molti cordialissimi saluti dal Suo affettuoso

Mecozzi

P. S.

Dante parla anche dei molini terragni (Inf. XXIII 47), giacché esistevano altresì molini sulle navi ancorate nelle acque correnti<sup>4</sup>.

A quest'ultima lettera rispondeva, inviando copia della «lettera al Direttore» – poi pubblicata sul n. luglio-agosto 1971 della «Rivista Aeronautica» – intorno a «Una tavola rotonda sulla dottrina» relativa al pensiero di Douhet e Mecozzi, ipotizzata nell'articolo del generale Marietti pubblicato sul n. di aprile 1970, della stessa Rivista [Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. VII, p. 327 – N.d.C.] e portando qualche altro argomento a

3. Si tratta sempre di argomenti relativi alla unificazione delle Forze Armate.

4. Il P.S. è relativo all'avere io attribuito la derivazione dell'aggettivo a Lui caro «terragno» dalle tombe terragne degli eresiarchi (Inf. IX).



favore della unificazione delle FF.AA. Il colloquio si svolgeva, in seguito, a voce, e sempre vario e appassionante, quasi animato da quella che, in Mecozzi, appariva una immortale giovinezza dello spirito.

Con la morte di Mecozzi, che raggiunge così il Suo antagonista Douhet, l'Italia perde uno degli uomini

che più ne hanno onorato e illustrato il pensiero militare in questo ultimo secolo, l'Aeronautica un maestro; la Marina e l'Esercito sono private di uno stimolante e autorevole interlocutore.

PATRIZIO FLAVIO QUINZIO



## IX

### REMO MAGISTRELLI, "LA COSTITUZIONE DELL'AERONAUTICA ITALIANA FU INFLUENZATA DAL PENSIERO DEL GEN. DOUHET?" ("Rivista Aeronautica", n. 6, 1972)

*Già pilota d'assalto del 5° Stormo alle dipendenze di M., il generale Magistrelli dopo aver messo a confronto le idee di D. e M. ne deduce la piena validità delle teorie del suo antico comandante. Riferisce anche che al termine di una manovra del 1934 il generale Pricolo ha fortemente criticato la specialità d'assalto e il suo impiego in quell'occasione, ma poi da*

*Capo di Stato Maggiore ha cambiato idea. Il Magistrelli afferma anche che "fortunatamente", nonostante la fede douhetiana dei suoi Capi l'Aeronautica Italiana nell'ultima guerra non ha mai applicato le idee di D., di fatto dando spazio alle idee di M.*

(F. B.)

Durante la guerra di Libia del 1911 e successivamente durante il 1° conflitto mondiale, l'aviazione nacque spontaneamente e alla buona, sotto l'unico stimolo delle necessità immediate e contingenti. Giacché si disponeva, e da non molto tempo, di una macchina volante, venne fatto di pensare che quella stessa macchina sarebbe stata capace di vedere oltre le linee nemiche, cosa che fin allora aveva costituito il sogno irrealizzato di tutti i condottieri i quali, come mezzo di modesta penetrazione, disponevano unicamente della cavalleria.

Nacque così la specialità primogenita, che fu la ricognizione aerea. Successivamente venne l'idea che i velivoli in ricognizione avrebbero potuto aumentare il rendimento della missione se avessero lasciato cadere del materiale esplosivo sui raggruppamenti avversari scoperti, e da questo seme trasse origine la specialità secondogenita: il bombardamento.

La terzogenita aviazione da caccia non era ancora venuta a completare la famiglia all'inizio della prima guerra mondiale, tanto che i velivoli delle contrapposte aviazioni si incrociavano nel corso delle rispettive missioni ignorandosi a vicenda; anzi, accadeva talvolta che gli equipaggi, non potendo contrastarsi, si salutassero cavallerescamente pur riconoscendosi nemici. Di fronte a questa assurda situazione venne in mente a qualcuno di salire a bordo portando armi individuali nel rudimentale tentativo di fare resistenza attiva alle incursioni avversarie; si trattò della forma

embrionale della futura aviazione da caccia, nata in un secondo tempo spontaneamente per battere i nemici in volo.

Sulla base di vicende ed esperienze di questo genere si arrivò poi alla graduale costituzione di una Forza Aerea che risultò suddivisa nelle tre classiche specialità: bombardamento, caccia, ricognizione. I rapporti di forza fra queste tre specialità non derivarono quindi da una dottrina né da una pianificazione né da uno studio, ma furono la diretta conseguenza della pressione dei singoli avvenimenti che sollecitavano il rinforzo ora di questa ora di quella specialità.

Era logico attendere che, una volta finita la pressione degli avvenimenti, l'impiego delle Forze Aeree avrebbe cominciato ad essere visto anche sotto l'aspetto dottrinario nell'intento di dar loro un assetto che non avesse il carattere dell'improvvisazione.

In questo quadro nacque, si impose ed assunse sempre maggiore autorità il pensiero del Douhet, il quale seppe dire parole che suonarono dolci alle orecchie di ogni aviatore.

Disse:

- Le forze aeree non debbono considerarsi come collaboratrici dell'Esercito e della Marina, ma debbono condurre la loro guerra autonoma.
- Sono le forze aeree che, se ben impiantate ed impiegate, decideranno le sorti del conflitto.
- All'inizio delle ostilità esse debbono esclusivamente e subito occuparsi di distruggere le forze aeree

avversarie conquistando così il «Dominio dell'Aria»; quindi, avvalendosene, debbono seminare il terrore fra la popolazione avversaria distruggendo completamente superfici contenenti anche e prevalentemente centri demografici.

- All'Esercito e alla Marina non resta che attendere, resistendo, gli effetti del colpo mortale inferto dall'aviazione.
- Ogni lira spesa per realizzare mezzi aerei aventi scopi differenti da quelli enunciati è sottratta al fine principale e quindi spesa male.
- Bisogna costruire una aviazione che disponga di un unico tipo di velivolo in due versioni: da bombardamento, se carico di bombe; da combattimento, se carico di mitragliatrici. Niente caccia; niente aviazioni ausiliarie; eccezionalmente qualche velivolo da ricognizione.

La logica del Douhet sembrava inattaccabile e poi piaceva assai agli aviatori, perché metteva nelle loro mani la soluzione del conflitto che essi avrebbero attuato in maniera spettacolare, mentre le altre due Forze Armate di vecchia tradizione, tenute in posizione di attesa, avrebbero poi dovuto solamente andare a raccogliere gli allori conquistati dalla loro giovane consorella.

Estimatori di Douhet furono allora quasi tutti, sebbene a differenti livelli intellettuali: vi furono quelli che lo divennero dopo aver letto e digerito gli argomenti del Maestro e dei suoi pochi avversari; vi furono quelli che lo furono dopo aver letto, ma non digerito gli argomenti suoi, senza però aver letto gli argomenti degli oppositori; e vi furono infine quelli, assai numerosi in verità, che lo furono senza aver letto né gli argomenti suoi né degli altri, ma solo per sentito dire e per il piacere di militare in una Forza Armata che da sola avrebbe vinto la guerra.

Oppositore di eccezione per chiarezza di vedute e per forza di argomenti fu Amedeo Mecozzi, il quale ebbe il coraggio, in una Aeronautica quasi plebiscitariamente douhettiana, di negare apertamente, energicamente e insistentemente la dottrina dominante, sfidando il risentimento e la disapprovazione dei suoi superiori.

Troppo è stato scritto a suo tempo a proposito della polemica che contrapponeva i due studiosi perché si voglia qui ricominciare adesso che essa si è assopita sia a causa del tempo trascorso, sia a causa degli avvenimenti che hanno fatto giustizia e dato ampia soddisfazione alla tesi del Mecozzi; si vuole solo ricordare che allora la forza numerica dei due

partiti era assolutamente sproporzionata, essendo quasi tutti a favore del Douhet che prometteva miracoli e solo pochi a favore del meno scintillante, ma più concreto pensiero del Mecozzi. Fra i due partiti c'era poi sproporzione non solo in senso numerico, ma anche ponderale per il fatto che nel partito douhettiano militavano tutti coloro che «contavano», mentre il partito avverso era, in gran parte, costituito da giovani ufficiali appartenenti ai reparti d'assalto, i quali avevano avuto più facile occasione di apprezzare le idee del loro comandante e la sua forte personalità, ma che avevano scarsa voce in capitolo.

In mezzo a tanta ostilità delle alte gerarchie dell'Arma, non si riesce a capire oggi come Mecozzi sia riuscito a mettere insieme il VII Gruppo Autonomo d'Assalto, anche se costituito dai poveri e vecchi velivoli A.C.3 i quali naturalmente non avevano nessuna delle caratteristiche necessarie, ma potevano essere ugualmente impiegati per sperimentare le tecniche operative della specialità.

Questa inadeguatezza del mezzo era evidentemente da tener presente nella valutazione del reparto, ma gli accessi douhettiani talvolta non seppero fare questa distinzione; e non la fece nemmeno il Generale direttore delle grandi manovre del 1934 sull'Appennino tosco-emiliano quando, alla fine di una importante esercitazione, ci radunò per dirci parole di ampia e completa demolizione della specialità e di sfavorevole commento all'azione sviluppata che avrebbe portato, in caso reale, all'abbattimento di tutti i velivoli naviganti a volo rasente.

Oggi si sa che il volo a quota bassissima costituisce una delle tecniche utili per sottrarsi alla difesa nemica, ma allora questa convinzione non era ancora abbastanza diffusa.

Noi rimanemmo malissimo, ma peggio di noi restò il T. Colonnello Mecozzi che veniva ridicolizzato di fronte ai suoi dipendenti. Egli, che al valore personale univa un elevato senso della disciplina, non disse nulla nemmeno quando il Generale si fu accomiato. Intervenne invece allora il Comandante della Brigata il quale, prendendosi qualche libertà in fatto di disciplina, disse parole che seppero risollevare gli animi depressi.

Tale era allora il fervore douhettiano dei nostri capi e tale rimase per lungo tempo finché l'evidenza degli avvenimenti non fece crollare il castello di carta.

Lo stesso Ufficiale Generale che nel 1934, in omaggio alla dottrina di Douhet, criticava i metodi dell'assalto e che fino al 1938 aveva mantenuto ferme le sue

convinzioni, si convinse successivamente di aver mal riposto la sua fiducia e rinnegò la dottrina douhettiana sostituendola con la convinzione che l'Aeronautica va impiegata di volta in volta come le circostanze suggeriscono.

Questa conversione ha una particolare importanza perché si verificò alle soglie della guerra nella mente di colui che in quel momento aveva in mano le sorti dell'Aeronautica quale Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore [cioè il generale Pricolo - N.d.C.].

Allo scopo di valutare l'importanza che ebbe, o meglio, avrebbe potuto avere questa conversione si ricordano qui di seguito i principali punti di discordanza fra la dottrina del Douhet e quella di Mecozzi:

#### IL VELIVOLO:

- *Douhet*: Tipo unico, salvo piccoli quantitativi di ricognitori. Velivoli molto grandi, molto capaci, poco veloci, non molto precisi nel tiro. Il velivolo tipo unico va prodotto in due versioni: da bombardamento con una forte capacità di carico e da combattimento con un cospicuo armamento di lancio.
- *Mecozzi*: Varietà di tipi; una aliquota dell'Aeronautica è composta da velivoli piccoli, maneggevoli, adatti all'offesa al suolo nonché a sostenere il combattimento con i velivoli da caccia avversari e ad imporlo agli altri.

#### LE FORMAZIONI:

- *Douhet*: Formazioni numerosissime di bombardieri scortate da formazioni altrettanto numerose di velivoli da combattimento.
- *Mecozzi*: Piccole formazioni per tutti i tipi di velivoli.

#### TECNICA DI NAVIGAZIONE:

- *Douhet*: Azioni diurne; riunione sul cielo del territorio nazionale quindi rotta diretta su obiettivo; non tentare di evitare il contrasto con l'aviazione nemica; volo in quota.
- *Mecozzi*: Rotta atta ad evitare finché possibile il contrasto con la caccia avversaria; percorsi che rendano difficile l'avvistamento. Volo rasente ove possibile e tiro in picchiata se possibile.

#### OBIETTIVI:

- *Douhet*: L'aviazione nemica durante i primi giorni di guerra, specialmente a terra, negli aeroporti, nelle

fabbriche e dovunque viva e si alimenti. Successivamente, ottenuto il dominio dell'aria, tutti quegli obiettivi la cui distruzione possa deprimere il morale avversario; centri demografici. Questi secondi obiettivi sono scelti con l'intento di dare il colpo di grazia.

- *Mecozzi*: Solo le Forze Armate avversarie e le loro installazioni.

#### TECNICA DI TIRO:

- *Douhet*: Tiro di caduta in quota per realizzare la totale distruzione di predeterminate superfici contenenti gli obiettivi.
- *Mecozzi*: Tiro di precisione solo sugli obiettivi e in particolare sui punti più sensibili degli obiettivi stessi, impiegando normalmente avvicinamento a volo rasente e tiro in picchiata.

#### COOPERAZIONE CON ESERCITO E MARINA:

- *Douhet*: No; al massimo, dopo la conquista del «Dominio dell'Aria», devolvere qualche aliquota alla cooperazione.
- *Mecozzi*: Sì; predisporre per compiti di cooperazione senza subordinazione.

#### RAPPORTI DI FORZA FRA FF.AA.:

- *Douhet*: Esercito e Marina ridotti al minimo con il solo compito di resistere secondo lo slogan: Far massa in aria e resistere alla superficie.
- *Mecozzi*: FF.AA. equilibrate per uno schema operativo nel quale nessuno è secondario.

#### TIPO AGGRESSIVI:

- *Douhet*: Esplosivo, incendiario, venefico.
- *Mecozzi*: Esclude il venefico. [Non è vero. N.d.C.]

Come si vede chiaramente da questo elenco, i punti di contrasto fra le due tesi non riguardano solo l'impiego dell'aviazione, ma essenzialmente la sua costituzione, il che lascia supporre che una conversione ad altra dottrina alle soglie della guerra avrebbe dovuto avere effetti catastrofici, perché le missioni belliche congeniali alla dottrina prescelta avrebbero dovuto essere condotte a termine da uno strumento progettato e costruito per attuarne un'altra.

Questo sarebbe avvenuto se la nostra aviazione fosse stata realizzata su modello douhettiano. Fortunatamente, non so per quali motivi, la Aeronautica Italiana, malgrado i reiterati atti di fede dei ferventi seguaci del Douhet, si presentava alla guerra del 1940



con una configurazione che con la dottrina del Douhet non aveva quasi nulla a che fare, e sviluppò una serie di operazioni che non rispondevano affatto ai canoni di quella dottrina.

Infatti, se le forze aeree furono armonicamente ripartite fra le tre principali specialità, si cooperò con le altre FF.AA., si cercò quanto possibile di evitare gli attacchi della caccia nemica, si cercò, magari senza riuscirci, di fare tiri di precisione, vennero normalmente scelti obiettivi militari dei quali si cercarono i punti sensibili, non furono impiegati gli aggressivi chimici e si cercò, in extremis, di dar vita a quella aviazione d'assalto mecozziana tanto osteggiata, la quale però non poté avere una gran parte nelle opera-

zioni per la tardività con cui furono costruiti i relativi velivoli e costituiti i reparti.

Questa completa assenza di ogni relazione fra la dottrina tanto decantata, tanto ammirata, tanto caldamente sostenuta e la realtà di una aviazione che si andava costituendo e con la quale in definitiva abbiamo affrontato il grande conflitto, costituisce ancora oggi per me, forse per colpevole mia ignoranza, un grosso mistero che mi piacerebbe chiarire; comunque c'è da rallegrarsi che i capi prebellici, pur lodando Douhet, non abbiano confezionato una Aeronautica su modello douhettiano, ché allora il disastro sarebbe stato ancor più grave e sollecito di quanto in effetti è stato; ma allora, perché lodavano Douhet e denigravano Mecozzi?



# X

## ANTONIO PELLICCIA, "AMEDEO MECOZZI E LA DOTTRINA DI GUERRA AEREA".

("Rivista Aeronautica", n. 10, 1972).

*Il generale Pelliccia ha tenuto con M., da lui conosciuto anche personalmente, una corrispondenza durata cinque anni. Allega a questo articolo due lettere dello stesso M., ribadendo il dissenso delle sue idee*

*Proseguendo nell'intento di raccogliere e presentare le testimonianze più significative sulla figura e l'opera del Gen. Mecozzi (vedasi Rivista Aeronautica N. 2/1972) pubblichiamo questo scritto che riporta alcuni brani di una lunga corrispondenza intercorsa fra l'illustre scomparso e il nostro collaboratore Col. A. Pelliccia.*

*Nota del Direttore*

In seguito alla lettura delle quattro lettere del Generale Mecozzi pubblicate dalla nostra Rivista, sono stato tentato di seguire l'esempio del collega Quinzio e donare alla Rivista Aeronautica la voluminosa corrispondenza intercorsa in questi ultimi cinque anni tra lo Scomparso e me.

Dopo un'attenta rilettura delle Sue lettere sono però venuto nella determinazione di soprassedere per il momento alla loro pubblicazione per attendere il maturarsi degli eventi e una maggiore distensione degli animi; necessari, l'uno e l'altra, sia per l'apertura di quel discorso sereno al quale accenna il Magg. Gen. Rea<sup>1</sup> e sia per rendere al Gen. Mecozzi quella giustizia che, in una delle sue lettere, egli si augura gli sia fatta dagli studiosi di dottrina militare.

Vi sono tuttavia due lettere del Gen. Mecozzi che ritengo opportuno portare a conoscenza di tutti coloro che seguono i miei sforzi in campo teoretico per definire una moderna dottrina di guerra aerea, perché esse consentono sia di definire senza equivoci la posizione dottrinale del Mecozzi sull'essenza della guerra

*specie su tre argomenti: l'utilità della polemica postuma contro D., il concetto di guerra aerea, il concetto di campo d'azione.*

(F. B.)

aerea, sia di ribadire i concetti fondamentali da me tenacemente sostenuti in questi ultimi anni.

La prima, in data 13-12-1970, è la risposta ad un mio biglietto di ringraziamento per l'omaggio del Suo libro: «Le sorti progressive ...». In questo libro il Gen. Mecozzi garbatamente polemizza con me facendo affermazioni apodittiche non suffragate da fatti o da argomentazioni logiche. Per non inasprire la polemica e soprattutto per non compromettere la paziente opera di convincimento che stavo conducendo da qualche anno per indurlo ad occuparsi della dottrina aerea del futuro e non di quella del passato, evitai di esprimere qualsiasi opinione sul libro. Ma mi illusi perché egli mi scrisse, appunto, questa lettera:

*«Molte grazie, caro Col. Pelliccia, del suo biglietto gentile. Le mando affettuosi auguri di una felice chiusura 1970 e di un 1971 prospero e fecondo. Il suo biglietto mi fa supporre che soltanto la cortesia le impedisce di esprimermi la disapprovazione per il contenuto del libretto «Le sorti progressive ...». Non credo che lei sia il solo a disapprovare. Ma ormai è cosa fatta. Piano piano anche questo mio peccato passerà (come sempre in Italia) nel silenzio oblioso: e d'altronde non ho intenzione di dare più motivo di fastidio al tranquillo svolgersi delle sorti. Ancora grazie e affettuosi saluti dal suo (firmato) Mecozzi».*

Ad essa, in data 17-12-1970, così risposi:

*«Nessuna disapprovazione del contenuto del Suo libro, ma solo disappunto per le scontate reazioni negative alla reiterazione dei Suoi «assalti» a Douhet.*

*In proposito Lei sa bene come la penso: l'ho scritto nelle mie lettere e l'ho ripetuto nella premessa del*

1. Rivista Aeronautica n. 3 - 1972.

mio articolo «L'ultimo assalto». Purtroppo Lei persiste nel richiedere la resa incondizionata di «avversari» che sono tuttora forti e capaci di contrattaccare duramente a scapito sia della dottrina, sia dell'aviazione militare, sia dell'uomo Mecozzi. Per quanto si sforzi di dimostrare di non avere astio, rancore, animosità contro Douhet, per quanto tenti di spersonalizzare la discussione, i Suoi critici più accaniti, spinti anche dai predetti apologisti, sfruttano questa Sua presunta debolezza umana per condannare in blocco tutta la Sua opera e giudicarla: «La solita polemica astiosa contro Douhet».

Senza dire che reiterando i Suoi attacchi Lei costringe il lettore a rileggere Douhet, a parlarne, a scriverne. Lei cioè ottiene il risultato di far vivere Douhet, di tenerlo sulla cronaca, invece di far cader su di lui l'oblio e di lasciare alla storia «l'ardua sentenza».

Mi consente di fare un esempio? Alla Sua affermazione che «sulla tematica del mezzo, dell'obiettivo, del fine...» o a quella relativa alla imputabilità morale di Douhet un «apologista» potrebbe rispondere nel seguente modo.

Douhet considerò la conquista del dominio dell'aria e lo «spezzamento» delle resistenze materiali e morali dell'avversario le due condizioni per la vittoria: la prima essendo essenziale, la seconda integratrice. Il verificarsi delle due condizioni avrebbe deciso dell'esito della guerra «indipendentemente da qualsiasi circostanza». Il verificarsi della sola prima condizione avrebbe subordinato l'esito della guerra all'esito della lotta sulla terra e sul mare. Esito questo che sarebbe stato senz'altro favorevole, egli aggiunge, perché la lotta in superficie si sarebbe svolta «in condizioni molto vantaggiose, e tanto più vantaggiose quanta maggior forza resterà all'A.A. dopo aver conquistato il dominio dell'aria...».

Nelle pagine successive Douhet afferma: «Tutte le azioni che una A.A. può compiere dopo aver conquistato il dominio dell'aria dovranno necessariamente essere svolte contro la superficie, avranno una grande, forse una decisiva influenza sull'esito della guerra, MA NON SI POTRANNO MAI, CON PRECISIONE DI LINGUAGGIO, CLASSIFICARE azioni di guerra aerea».

«Quindi la guerra aerea è la lotta per il dominio dell'aria, e la conquista del dominio dell'aria è l'unico scopo che deve prefiggersi la guerra aerea».

Personalmente, come sa, accetto questo concetto: che la guerra aerea consiste e si esaurisce nella conquista del dominio dell'aria, perché esso dà uno scopo, un

senso e una giustificazione alla lotta dell'uomo nell'ambiente operativo aerospaziale e perché conduce all'autonomia delle forze aeree da quelle di superficie (nel senso che le azioni di guerra aerea non sono, non possono e non debbono essere subordinate a quelle in superficie).

Rifiuto la «condizione integratrice» in quanto presuppone i bombardamenti delle popolazioni inermi e considero questi un mezzo della politica per conseguire i suoi fini.

Al riguardo Lei fa fare a Douhet il seguente ragionamento: «il fine, la vittoria, può essere conseguito attraverso il mezzo ecatombe popolazioni. Questo mezzo è lo scopo della guerra aerea e per conseguire questo scopo l'A.A. si serve del mezzo conquista del dominio dell'aria». Il che non corrisponde al pensiero dell'autore e costituisce un sillogismo difettoso, perché la premessa non contiene una verità universale e perché il termine medio non è distribuito.

Inoltre in questo ragionamento è trasformato in mezzo quello che è invece «l'unico scopo» della guerra aerea. In proposito mi permetta di rilevare che Ella molto spesso accomuna compito e scopo, mezzo e fine in una sola premessa per costruire un sillogismo che porta a conclusioni del tipo: la debellazione delle Forze Armate e la conquista del territorio sono il mezzo per ottenere la vittoria; l'Esercito può debellare le forze armate ed è l'unico che fisicamente può conquistare il territorio; l'Esercito è il mezzo per ottenere la vittoria.

La conclusione che ne deriva, a parte le considerazioni di logica formale, è negativa per l'aviazione militare. Per ovviare all'inconveniente Ella è pertanto obbligata a fare «subentrare» questa all'Esercito e a dare alla guerra aerea lo scopo di debellare le forze armate avversarie e conquistare il territorio (pag. 92 e).

Il fatto che Ella si affretti a precisare l'indispensabilità del sostegno delle forze di superficie per tale conquista, non elimina la deduzione logica, implicata in tale scopo e nel verbo subentrare, che l'Armata Aerea può vincere da sola la guerra. Il che non credo la soddisfi molto. Anche perché contrasta con l'altra Sua affermazione: «non consumare tempo a conquistare il dominio dell'aria, ma conseguire superiorità locali e temporanee che contribuiscano efficacemente a risultati decisivi alla superficie», affermazione che subordina evidentemente le forze aeree a quelle di superficie.

In conclusione, lasciamo da parte le definizioni e semplifichiamo al massimo il ragionamento per evitare ogni ragionevole dubbio sulla questione e per trovare il fondamento logico del nostro disaccordo.

Si dice: la guerra è combattuta da forze equipaggiate, armate ed addestrate per lottare nei tre differenti elementi fisici (o ambienti, naturali oppure ambienti operativi) contro, in senso assoluto, le similari forze dell'avversario. La «debellazione» di queste forze è il mezzo per conseguire i propri fini.

La «debellazione» avviene attraverso il combattimento fra le forze contrapposte; di conseguenza, e sempre in senso assoluto, le forze armate viste come un'entità unica dovrebbero scontrarsi in un determinato spazio e un dato tempo strategici nei tre elementi fisici fondamentali: terra, mare, aria, in una battaglia risolutiva per la vittoria di una delle parti in contrasto.

Questa è la concezione strategica astratta dei teorici della guerra in superficie, i quali non tengono conto di una verità lapalissiana: per le forze di superficie i valori delle dimensioni spazio e tempo tendono a limiti completamente opposti a quelli delle forze aeree e non consentono, perciò, la realizzazione di simultaneità totale d'intervento. Non consentono cioè di realizzare la predetta concezione tipicamente continentale, come è stata nella storia sempre definita la predisposizione mentale a studiare i problemi della guerra in funzione preminentemente terrestre.

Per convincersene basta fare l'esempio di una guerra fra due continenti, che è l'ipotesi più probabile del futuro. Dallo studio di tale esempio (e anche di altri) deriva che qualsiasi combinazione di linee d'azione che non dia come risultato l'attacco prioritario alle forze aerospaziali avversarie produce, in termini di Ricerca Operativa, un guadagno inferiore.

A parte ciò, quello che mi preme mettere in evidenza è che ciascuna Forza Armata, operando in un ambiente fisico diverso dagli altri, impiega mezzi e tecniche differenti per assolvere lo stesso compito: la distruzione delle similari forze contrapposte. Distruzione che è il mezzo per conseguire lo scopo della lotta in quel particolare elemento fisico: sul mare la conquista del dominio del mare, sulla terra la conquista del territorio, nello spazio la conquista del dominio dello spazio.

Il fatto che il dominio (in mare o nello spazio) non sia sempre realizzabile o che la conquista totale del territorio nemico non sia sempre possibile non inficia la validità del concetto in sé. Così come il fatto che non sempre si riesca a distruggere o a debellare completamente le forze armate avversarie non inficia il concetto che la vittoria si consegue attraverso la distruzione o la debellazione di tali forze.

Una superiorità, una supremazia, la conquista di una provincia possono talvolta essere sufficienti per

conseguire la vittoria, ma ciò non toglie che le tre forze armate debbono mirare al dominio, al territorio intero.

La storia ci fornisce al riguardo innumerevoli esempi.

L'Aviazione militare, per la sua natura, ha la possibilità e capacità di attaccare non soltanto le forze similari contrapposte, ma anche quelle terrestri e navali. Il contrario non è possibile e pertanto l'aviazione militare è «prevalente» sulle forze di superficie; in termini fisici essa è bivalente, mentre le seconde sono monovalenti, possono cioè operare soltanto nel loro ambiente fisico.

E qui mi riallaccio al nostro discorso sul significato di campo d'azione che Ella intende come distanza ed io come luogo dove l'uomo-fante, l'uomo-marinaio, l'uomo-aviatore operano.

Nel mio significato il campo d'azione è il luogo dove giunge la efficacia dell'uomo armato, è il campo dell'azione dell'uomo. Nel Suo significato l'esercito ha un campo d'azione comune con l'Aviazione; nel mio, le forze di superficie non hanno alcun campo d'azione comune con l'Aviazione, ma è questa che ha un campo d'azione comune con le forze di superficie.

La differenza è fondamentale, nella forma e nella sostanza, e le importanti implicazioni che ne derivano sono intuitive.

Con il Suo significato di campo d'azione, nessun obiettivo in superficie è precluso alle forze terrestri e navali armate di missili superficie-superficie (con testate molecolari e nucleari) e quindi cessa di esistere quel «campo d'azione esclusivo» dell'Aviazione che Ella considera tale perché fuori dell'efficacia delle armi terrestri e navali.

Con il mio significato, il predetto campo sussiste e contribuisce a dare la preminenza all'Aviazione e a dare uno scopo prettamente aviatorio e un'essenza alla strategia aerea. Lo scopo: la conquista del dominio dello spazio, attraverso la distruzione delle similari forze contrapposte; l'essenza: la scelta degli obiettivi. Tutto ciò, mi consenta di dirlo, non è «rodomontata»! È l'essenza della dottrina di guerra aerea!

Per quanto riguarda la Forza Nuova, anche qui, con una premessa errata costituita da un'affermazione apodittica, Ella arriva sillogisticamente alla conclusione che le forze missilistiche non debbono far parte dell'Armata Aerea. Non mi soffermo su questa parte del Suo libro, perché ripeterei quello che Le ho scritto nelle mie lettere.

Come vede avevo ed ho validi motivi per non pronunciarmi sul Suo libro, nel quale ho trovato molti riferimenti alla nostra discussione epistolare e ai miei



scritti, ma non ho trovato le risposte alle mie argomentazioni logiche.

Ella dirà che sono il solito bastian contrario, ma Le posso assicurare che ho fatto ogni sforzo per trovare un'argomentazione logica contraria alle mie «convinzioni radicate» e sarei veramente lieto se Ella mi indicasse dove e perché il mio ragionamento è errato.

Infine la penosa realtà attuale che Ella con la solita incisività, chiarezza e vigore intellettuale ha posto in evidenza. A parte la causa, che Ella fa risalire sempre allo stesso Uomo e che secondo me deriva invece da vecchie e radicate convinzioni «terragne» e da una più ampia realtà politica e sociale del Paese, concordo pienamente con la Sua analisi e con le Sue conclusioni. Questa parte del Suo libro è la più interessante, la più viva e la più sentita, perché si legge in ogni parola l'interesse esclusivo della Forza Armata che La anima.

Spero che non me ne voglia per la solita affettuosa sincerità con la quale Le esprimo le mie idee.

Le rinnovo i miei più sinceri, e fervidi auguri per le prossime feste.

Il 20-12-1970, a stretto giro di posta, il Gen. Mecozzi così mi rispose:

«Caro Col. Pelliccia, Lei scrive che io "persisto a chiedere la resa incondizionata di avversari che sono ancora forti e capaci di contrattaccare duramente a scapito sia della dottrina, sia dell'aviazione militare, sia dell'uomo Mecozzi".

Anzitutto: nel libretto sulle Sorti Progressive espongo miei punti di vista su due specie di temi, ed ignoro se Lei si riferisca all'uno od all'altro o ad entrambi:

- 1) la non validità della dottrina indipendentista (cosiddetta del dominio dell'aria);
- 2) la necessità di modificare gli attuali rapporti dell'aviazione con altre forze armate.

Parlare di "resa incondizionata" è una figura retorica evidentemente fuori posto. Chi ha idee diverse le esponga; e sarebbe desiderabile che esponesse idee concrete su temi concreti, ossia non si diletta con le parole con altre parole; quest'ultimo metodo non sembra il migliore per dimostrare di avere qualcosa di proprio da esporre.

In secondo luogo mi sono inutilmente domandato quali possano essere gli "avversari" cui lei allude, come "capaci di contrattaccare duramente..." etc. Aviatori? Ufficiali d'altre FF.AA.? Esponenti dell'Industria? Nessuna di tale ipotesi si accorda con i vari punti della Sua frase.

Lei scrive: "a scapito sia della dottrina, sia dell'aviazione militare, sia dell'uomo Mecozzi".

La dottrina deve o dovrà essere formulata, e l'aviazione militare deve e dovrà essere difesa, da chi potrà e saprà farlo, augurandomi che codesto "Chi" tenga presente anche le argomentazioni mie.

Nel mio libretto ho fatto appello a chi fruirà dell'avvenire, ossia dovrà godere delle sorti progressive oppure soffrire delle sorti regressive; mi rivolgevo ai giovani Aviatori, ma comprendevo nella qualificazione anche gli Ufficiali superiori e generali all'incirca della Sua età.

Tuttavia, in definitiva, avendo compiuto quello che ho ritenuto il mio dovere, avendo data l'espressione più sincera del mio amore per l'aviazione, in definitiva, dico, non intendo candidarmi deputato o senatore...

A pag. 90 riga 20 delle "Sorti progressive" ho avvertito che non è mia intenzione interloquire ulteriormente, e questo per le ragioni, fisiche (geriatriche, sanitarie) che pongono limiti alla mia attività.

In quanto al Suo monito diretto all'uomo Mecozzi, dirò che, pur avendo il massimo rispetto per "quello che dirà la gente", sono consapevole di essere ormai ridotto ad una formichina, capace di passare incolume frammezzo ai carri armati. Circa la rinomanza postuma, compresa la targa stradale, essa ha il grosso difetto che per godersela bisognerebbe non essere morti.

La Sua osservazione che, reiterando i miei attacchi contro il sostenitore del dominio dell'aria, io ottengo il risultato di farlo rivivere, "tenerlo nella cronaca, invece di far cadere su di lui l'oblio, e di lasciare alla Storia l'ardua sentenza" mi pare proprio bizzarro. Come? La Storia dovrebbe giudicare lui senza sentire anche le altre campane? Neanche per Napoleone è stato così, sebbene avesse più vasta orma del Fattore.

Passiamo infine alla Sua affermazione che i miei critici condannano tutta la mia opera accusandola di essere "la solita polemica astiosa".

Codesti critici non meritano tale appellativo se hanno trascurato di attuare ponderatamente ed approfonditamente la comparazione tra i punti di vista che io sostengo e quelli che io confuto.

Se li confuto tuttora è perché hanno imperversato per alcuni decenni e perché sopravvivono attualmente, sebbene meno virulenti.

L'accusa di "solita polemica astiosa" mi può invece essere rivolta da chi abbia uno o più dei seguenti requisiti:

Primo: sia personalmente propenso alla polemica astiosa in genere e non sia perciò in grado di apprezzare i miei sinceri ed attuati propositi di non essere astioso, bensì di essere obiettivo e sereno ancorché convinto e deciso. Qualche battuta ironica quando l'occasione

capiti, non può chiamarsi astio; il Nostro ne fece uso abbondante contro i suoi contraddittori dell'Esercito.

Secondo: sia personalmente non dico superficiale e pressappochista, ma almeno propenso a limitare il proprio esame delle teorie che io contesto, agli aspetti più miracolisti, più appariscenti; non soltanto astenendosi dal porre sull'altro piatto della bilancia gli aspetti e le sostanze deteriori, fallaci, irrealizzabili delle suddette teorie, ma anche astenendosi dal considerare di tali teorie quelle cause determinanti (diciamo così) riservate, cui ho chiaramente accennato nel "Guerra agli Inermi", specialmente Capp. X e XI.

Terzo: si senta personalmente impegnato, direi "parte in causa" per motivo dell'aver finora appoggiato, condiviso, propagato, con baldanza carente di cautele, scarsa di riserva d'un approfondimento maggiore, le teorie che io non accetto. Si tratta in questo caso d'un puntiglio d'amor proprio. Io credo che il riconoscere come nuovi eventi, ulteriori letture, approfondite meditazioni, che abbiano indotto a modificare le idee proprie, sia atteggiamento che torna ad onore, non a disdoro. Perfino le montagne mutano profilo col succedersi dei tempi, od addirittura con l'avvicinarsi delle stagioni.

Se io non accetto oggi quelle teorie, è perché le ho studiate, analizzate, meditate per decenni; e l'ho fatto durante il periodo più trionfalistico della loro fioritura, quando il contestarle era del tutto contro-corrente, quando far ciò era praticamente rischioso, non solo davanti alla gente in genere, non solo davanti ai numerosissimi fedeli (come contestare San Gennaro nella chiesa del miracolo), ma davanti ai Superiori al potere, i quali consideravano quelle teorie come opportune, anzi fondamentali, tanto da indurmi ad attenuare le mie confutazioni sotto la probabilità che mi si intimasse di tacere del tutto in nome della "disciplina intellettuale".

Concludo: purtroppo la prima parte della Sua lettera del 17-XII cui ho finora risposto, non mi piace. Pazienza: ciascuno rimanga del proprio parere.

Ma la Sua lettera contiene anche obiezioni, istruttive ed esposte con facondia, come sono sempre le Sue lettere. Alcune obiezioni mi erano già cognite; ma di esse e delle altre farò accurata rilettura e coscienziosa rimediazione.

Naturalmente mi pare che a parecchie la replica sia già contenuta in altri miei scritti. In tali casi lo insistere sarebbe da parte mia una vera indiscrezione, perché se Lei non ha voluto tenerne conto avrà avuto le Sue ragioni che mi sfuggono.

Altre volte accade che una contesa non verta sulla sostanza delle cose, ma sulle parole da me usate per esprimerle. Ciò evidentemente rende prolisso ed impro-

duativo lo scambio epistolare, e renderebbe tediosa al lettore una trattazione stampata.

Galileo nel suo "De motu" scrive: "Vi saranno molti che, dopo aver letto i miei scritti, non rivolgeranno la loro mente a considerare se le cose che scrissi sono vere, ma solo ad investigare in che modo, a ragione od a torto, possano scalfare le mie ragioni". Se questo è accaduto ad un grande uomo come lui, non posso lagnarmene io che sono così piccolo.

In questi giorni debbo più che mai ridurre lo scrivere ed il leggere. Quasi come contrappasso per i miei peccati di penna, mi ha colpito all'occhio destro un malanno dapprima diagnosticato come glaucoma, poi come iridociclite.

Le sono sinceramente grato del tempo e della sollecitudine che Lei destina allo scrivermi. La differenza delle opinioni non incide sull'alta stima che ho di Lei e sugli auguri di felicità che Le rinnovo assai cordialmente.

Firmato MECOZZI

Come il lettore ha potuto constatare, il Gen. Mecozzi, nonostante mia esplicita richiesta, rifiutò ancora una volta di dialogare sulle questioni fondamentali di dottrina aerea sintetizzata nella mia lettera. Ancora una volta Egli evitò diplomaticamente di affrontare l'essenza del nostro disaccordo e della disputa dottrinale da lui condotta per quarant'anni.

Come sempre, anche in questa lettera il Gen. Mecozzi si sofferma sulle questioni di principio, la sua attenzione si focalizza su Douhet, sordo a qualsiasi chiarimento che possa portare ad una interpretazione della teoria douhetiana diversa dalla Sua. Il fatto è che, a parte il vero e proprio condizionamento mentale prodotto in Mecozzi dalla Sua tenace e irriducibile avversione per Douhet, il «padre dell'assalto» non volle mai accettare – come mi propongo di dimostrare appena i numerosi impegni di servizio me lo consentiranno – la realtà obiettiva che la Sua dottrina era soltanto la parte di un tutto e che l'impiego dell'aviazione d'assalto da Lui propugnato serviva a vincere le battaglie ma non la guerra aerea.

Tuttavia, in questi ultimi anni, qualcosa aveva fatto breccia nel Suo animo e nella Sua mente inducendolo ad attenuare l'aspra polemica contro Douhet e provocando quella evoluzione del Suo pensiero, verso tesi e concezioni più aderenti alla natura del mezzo aereo ed alla realtà operativa dell'aviazione militare, da me posta in evidenza in un mio articolo<sup>2</sup>.

2. Rivista Aeronautica n. 9 - 1970.

Le due direttive per l'aviazione militare italiana, che commentai nell'articolo citato e in una lettera al Direttore della Rivista Aeronautica, sono una conferma evidente di tale evoluzione; anche se l'Autore pose a base di esse un «tema pentagonale» e alcuni sillogismi costruiti apposta per evitare di fare concessioni alle tesi del Suo Avversario e di dare il minimo appiglio ai suoi contraddittori.

A giudicare dal conciso biglietto che mi scrisse, l'aver rilevato tale evoluzione e soprattutto l'aver tratto da essa le logiche conclusioni lo indispettì parecchio. La Sua «pacifica» reazione mi sorprese, perché mi aspettavo una delle solite sfuriate epistolari che mi faceva quando colpivo nel segno. Tanto più che queste conclusioni implicitamente portavano all'accettazione del concetto che l'aviazione d'assalto non può conseguire da sola lo scopo della guerra aerea, principalmente perché l'impiego dell'aereo da assalto è limitato nel tempo e nello spazio. Concetto che Egli, che per quarant'anni aveva inutilmente tentato di fare accogliere la Sua «Tecnica di impiego dei mezzi aerei» come dottrina di guerra aerea al posto di quella di Douhet, non avrebbe mai e poi mai potuto accettare.

In fondo l'essenza della disputa dottrinale sta tutto qui: da una parte il tentativo di costruire una dottrina di guerra aerea su misura su un determinato tipo di aereo e dall'altra lo stesso tentativo basato invece sulla definizione di principi fondamentali ed universali della guerra aerea.

La mia tesi al riguardo era ed è tuttora, che è da questi principi, validi per tutte le nazioni, che si possono far derivare tutte le applicazioni particolari di essi alle condizioni politiche, militari, economiche, industriali e sociali dell'Italia.

In poche parole, gli scrivevo, dallo studio del problema operativo italiano può agevolmente scaturire la necessità del ricorso all'aereo d'assalto inteso come aereo da bombardamento veloce, oppure all'aereo polivalente. La scelta, cioè, del velivolo dev'essere una conseguenza dei limiti e dei vincoli operativi del problema militare italiano e non viceversa.

Su questa essenza, soprattutto, Mecozzi rifiutò sistematicamente ogni discussione ed evitò di contro battere le mie argomentazioni logiche, come testimoniano le due lettere che pubblico.

In un'occasione, tuttavia spinto dal Suo amore per la terminologia chiara e *italiana*, Egli si lasciò andare e mostrò di accettare le mie definizioni relative a teoria di guerra, dottrina di guerra e dottrina d'impiego ma rifiutò apertamente, con una semplice affermazione

categorica, le mie conclusioni in merito al concetto dell'utilizzazione generale.

Questo concetto è molto importante, e vale la pena ricordarlo al lettore, perché ancora oggi si fa un po' di confusione nella terminologia, soprattutto a causa della traduzione alla buona di molti termini aeronautici inglesi.

Ne è una chiara dimostrazione l'affermazione di un collega<sup>3</sup> che io faccio il «purista» e sbaglio quando dico che l'aereo tuttofare è un assurdo tecnico. Egli cioè intende dire che io sono fra quelli che sostengono la «purezza» degli aerei, la specializzazione, perché non credo che la tecnica riuscirà mai a costruire un aereo che svolga egregiamente tutti i possibili ruoli.

Poiché è evidente che il mio amico è incorso nel solito malinteso dovuto alla difficoltà di sottrarsi all'influenza dei problemi operativi settoriali del momento, quando si discorre di dottrina, sarà meglio chiarire ulteriormente la questione. Che si tratti di malinteso è dimostrato oltretutto dal fatto che successivamente egli descrive tutti i vari apparati e sistemi di guida, puntamento, ECM - ECCM, ecc. che dovrebbero essere installati sugli aerei moderni e mette in rilievo la difficoltà di conciliare le nuove esigenze operative con le leggi dell'aerodinamica<sup>4</sup>.

Dissi, e lo ripeto, che alla realizzazione di un velivolo pienamente idoneo a svolgere più compiti si

3. De Paolis - Influenza dei nuovi sistemi d'arma - Riv. Aeron. n. 4 - 1972.

4. Nello stesso tipo di malinteso è incorso il Magg. Caforio nel n. 3 - 1972 della Rivista, laddove afferma che la mia tesi relativa alla condanna (non negazione, come egli ha scritto) della guerriglia è antistorica perché questa forma anomala di lotta è una realtà del nostro tempo.

Mi sia consentito ringraziare nuovamente il collega per la cortese e benevola attenzione che egli presta ai miei scritti e fargli rilevare che io non ho mai negato l'esistenza della guerriglia.

L'ho semmai constatata, studiata e condannata per i motivi che ho ampiamente esposto, augurandomi che anche i consensi internazionali facciano altrettanto. Per restare nell'ambito della materia, anche la guerra è una realtà che le nazioni più civilizzate hanno condannato ripudiandola esplicitamente nelle loro costituzioni come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali. Con ciò tutte queste nazioni non hanno negato la guerra e non hanno, quindi, sostenuto tesi antistoriche.

Esse hanno soltanto espresso una volontà, un impegno morale ad evitare, finché umanamente possibile, la tragica realtà della guerra e qualsiasi forma di violenza.

Il fatto reale e contingente, la guerriglia come alternativa alla guerra nucleare, non deve appunto influenzare lo studio teorico dell'eliminazione della violenza.



oppongono le equazioni fondamentali dell'aerodinamica.

Lo stesso Mecozzi nei suoi libri conviene con le mie tesi quando definisce l'utilizzabilità generale «la prerogativa di un velivolo che senza raggiungere il massimo per ciascuno dei requisiti considerati abbia ciascun requisito in misura tale da consentire molteplicità di compiti, con buon rendimento».

Dal punto di vista teoretico, in definitiva, non v'è dubbio che avendone la possibilità, convenga la specializzazione. In pratica, e l'ho scritto chiaramente, quasi tutte le Nazioni non hanno risorse economiche tali da consentire loro la costruzione di aerei «puri», né possono risolvere i relativi problemi di carattere logistico ed organico.

Per queste nazioni, e l'Italia è tra esse, è più conveniente orientarsi verso la costruzione di un velivolo che abbia «purezza di linee», cioè che abbia le massime prestazioni di volo, e renderlo «polivalente» e «adattato» in funzione delle necessità derivanti dalla soluzione del problema operativo nazionale.

In altri termini, lo stesso velivolo può essere reso idoneo ad assolvere compiti diversi (polivalenza) da quelli per i quali è stato costruito, mediante la semplice applicazione, in seno al reparto, di equipaggiamenti speciali; oppure può essere modificato in fabbrica (adattabilità) in sede di costruzione per assolvere compiti specifici diversi da quelli del velivolo originale.

L'una e l'altra soluzione consentono di realizzare un'economia generale notevole, ma comportano per i piloti (soprattutto la polivalenza) un notevole sforzo addestrativo e richiedono attitudini non comuni.

Nel nostro caso, conoscendo le nostre possibilità addestrative, molto limitate a causa delle note ristrettezze di bilancio, e conoscendo a fondo i termini del problema aeronautico italiano, ritengo molto più realistico un orientamento verso «l'adattabilità specifica» di un velivolo piuttosto che verso la polivalenza. Ma su questo problema di grande attualità riprenderò il discorso nel prossimo lavoro sulla dottrina del Generale Mecozzi che mi sono ripromesso di presentare alla Rivista Aeronautica appena possibile.





## XI

### MARIO MARIETTI, "PERCHÉ LODAVANO DOUHET E DENIGRAVANO MECOZZI?" ("Rivista Aeronautica", n. 2, 1973)

*Con questo secondo articolo (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. VII, p. 327) il generale Marietti dissente dal generale Magistrelli (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. IX, p. 339) su parecchi punti qualificanti.*

*A suo giudizio le dottrine di D. e M., pur essendo state sbagliate alla loro nascita, sono al momento ambedue valide. Elenca i principi douhetiani che possono essere applicati alla guerra nucleare. Afferma che si esaltava D. prima di tutto per strappare maggio-*

*ri aliquote di bilancio, ma che negli anni Trenta sono stati dedicati notevoli sforzi anche al potenziamento dell'aviazione d'assalto. Diversamente da M. e dai suoi seguaci, ritiene che se durante la guerra l'Aeronautica Italiana avesse veramente applicato le idee di D. ne sarebbe derivato un grande vantaggio e non un danno.*

(F. B.)

#### Aveva Ragione Douhet o aveva ragione Mecozzi?

Mi era sfuggito, per vari motivi, un interessantissimo «pezzo» a firma del Gen. Magistrelli, pubblicato sul n. 6 del 1972 della Rivista Aeronautica<sup>1</sup>. Giungono quindi con notevole ritardo, e me ne scuso con il lettore e con lo stesso Gen. Magistrelli, queste osservazioni, che tuttavia potranno forse essere utili per integrare e chiarire le idee di quanti, per la loro stessa età, non hanno potuto seguire, in altri tempi, lo svolgersi degli avvenimenti e le varie polemiche suscitate dal contrasto fra le varie dottrine.

Lo scritto del Gen. Magistrelli, che approvo per la maggior parte, perviene ad una conclusione che ritengo discutibile: che cioè gli avvenimenti abbiano «fatto giustizia e dato ampia soddisfazione alla tesi del Mecozzi». La frase suona, nel contesto, come una condanna della dottrina douhetiana (il che, probabilmente non era neanche nelle intenzioni dell'Autore); la realtà odierna mi sembra invece che abbia valorizzato ambedue le dottrine.

Che cosa ce ne faremmo, oggi, di una possente aviazione tattica, di tipo mecozziano, in un conflitto che

nascesse, o si sviluppasse, con l'impiego indiscriminato di ordigni nucleari? Ed a cosa servirebbe una potente Aviazione strategica (armi nucleari e relativi vettori) in un conflitto tipo Corea o Vietnam, o che, comunque, si svolgesse in ambiente del tutto convenzionale?

La verità è che le due dottrine, al loro nascere, erano sbagliate ambedue:

- Douhet ricercava dei risultati che gli aggressivi di allora non potevano fornirgli; solo l'avvento dell'arma nucleare ha corretto questo errore di base rendendo le forze aeree (o, se vogliamo, le forze aero-missilistiche-spaziali) capaci di decidere, da sole, il conflitto. Tanto capaci che riescono addirittura ad evitarlo, funzionando come deterrente;
- Mecozzi richiedeva, alla tecnica di allora, dei velivoli che la stessa tecnica non poteva ancora fornire. Solo l'avvento del motore a reazione, con la sua aumentata potenza, ha consentito di costruire un velivolo polivalente che possa veramente considerarsi la realizzazione ottimale dell'idea mecozziana.

Dottrine diverse, quindi, che oggi non si escludono più a vicenda, e che sono applicabili a tipi diversi di conflitto.

D'altra parte, come si fa a dire che una dottrina è sbagliata, se nessuno l'ha mai applicata? Se gli stessi americani che, nella II Guerra Mondiale, hanno impiegato le teorie e realizzazioni più vicine a quelle douhetiane

1. «La costituzione dell'Aeronautica italiana fu influenzata dal pensiero del Gen. Douhet?», pagg. 1087-1092.

(bombardamenti a tappeto, attacchi diurni in massa, impiego di un velivolo, come la «Fortezza Volante», avente caratteristiche simili al «velivolo da battaglia», ecc.), sono entrati nel conflitto senza una Aeronautica indipendente?

#### Validità di Douhet

Ritengo che sia interessante confrontare, come è fatto nella tabella seguente, le idee fondamentali della dottrina douhetiana (nella colonna di sinistra [qui in corsivo - N.d.C.], sono riportate due pagine del «Dominio dell'aria»)<sup>2</sup> con le parallele idee che potrebbero essere applicate ad un conflitto nucleare illimitato (e, si badi bene, solo ad esso):

1. - *La guerra aerea consiste e si esaurisce nella conquista del dominio dell'aria; conquistato il dominio dell'aria, le forze aeree debbono prefiggersi l'esecuzione di offese contro la superficie, intese a spezzare la resistenza morale e materiale dell'avversario.*

1 bis. - La guerra nucleare dovrebbe consistere (ed esaurirsi) nella conquista del potere nucleare. La quantità e qualità dei mezzi disponibili, delle due parti, le misure difensive passive, la brevità del tempo a disposizione, impediscono tuttavia che si possa contare su tale conquista, anche se si deve fare il possibile per diminuire la potenzialità dell'avversario.

Le forze aero-nucleari devono tuttavia, in ogni caso, prefiggersi l'esecuzione di offese contro la superficie, intese a spezzare la resistenza morale e materiale dell'avversario.

2. - *Nessun altro scopo, al di fuori dei due precedenti, deve venire perseguito se non si vuol fare il giuoco dell'avversario.*

2 bis. - Nessun altro scopo, al di fuori dei due precedenti, deve venire perseguito se non si vuol fare il giuoco dell'avversario.

3. - *Il mezzo per raggiungere gli scopi di cui sopra non può essere dato che da un'Armata Aerea indipendente costituita da una Massa di unità da battaglia e da una aliquota di unità da ricognizione.*

3 bis. - Il mezzo per raggiungere gli scopi di cui sopra non può essere dato che da una Forza Aerospaziale Nucleare indipendente (almeno per l'impiego), costituita con vettori capaci di sopravvivere ad un attacco nemico di sorpresa e di penetrare in territorio nemico, fino sugli obiettivi. Essi saranno completati da mezzi aerospaziali da ricognizione.

4. - *L'A.A. deve presentare la maggior potenza compatibile colle risorse di cui si dispone, e perciò nessuna risorsa aerea dovrà comunque essere distratta per scopi secondari, quali sono l'aviazione ausiliaria, la difesa aerea e la difesa contraerea.*

4 bis. - La Forza aero-nucleare deve presentare la maggior potenza compatibile con le forze di cui si dispone (od, almeno, sicuramente idonee a conseguire gli scopi di cui al n. 1) e perciò nessuna risorsa dovrà, fino a quel limite, essere distratta per altri scopi secondari.

5. - *L'efficacia dei materiali distruttivi (esplosivi, incendiari e venefici) deve essere accresciuta al massimo, perché, a parità di tutte le altre condizioni, la potenza offensiva di un'A.A. è proporzionale all'efficacia dei materiali distruttivi di cui dispone.*

5 bis. - L'efficacia dei materiali distruttivi (esplosivi, incendiari e venefici) deve essere accresciuta al massimo, perché, a parità di tutte le altre condizioni, la potenza offensiva di un'A.A. è proporzionale all'efficacia dei materiali distruttivi di cui dispone.

Tale efficacia non deve essere ricercata solo attraverso il puro e semplice aumento della potenza (che è già molto elevata), ma anche mediante una suddivisione delle cariche sui diversi obiettivi ed una maggiore precisione del tiro.

6. - *L'Aviazione civile deve venire predisposta a venire utilizzata come complemento di quella militare, tendendo all'organizzazione di una potente Aviazione civile capace di trasformarsi immediatamente, al caso del bisogno, in una potente Aviazione militare ed alla riduzione di questa ad un semplice inquadramento d'istruzione e di comando.*

6 bis. - Non trova corrispondenza.

7. - *La guerra aerea non ammette l'attitudine difensiva, ammette solo quella offensiva. L'A.A. più forte in*

2. G. Douhet: «Il dominio dell'aria» Ed. Mondadori 1932, pagg. 152-153.

*mezzi di combattimento nell'aria dovrà agire senza ricercare e senza sfuggire il combattimento; quella meno forte dovrà cercare di agire sfuggendo il combattimento. Tanto la più forte quanto la meno forte dovranno trovarsi pronte ad agire anche prima che si inizino le ostilità ed, una volta iniziata l'azione, le A.A. dovranno proseguirla incessantemente e colla massima violenza cercando di colpire i bersagli più sensibili, più vulnerabili e più adatti a portare grandi ripercussioni sulla potenza aerea o sulle resistenze morali dell'avversario.*

7 bis. – La guerra aero-nucleare non ammette l'attitudine difensiva, ammette solo quella offensiva. Tanto la più forte quanto la meno forte, dovranno trovarsi pronte ad agire anche prima che si inizino le ostilità ed, una volta iniziata l'azione, le forze aero-nucleari dovranno proseguirla incessantemente e colla massima violenza cercando di colpire i bersagli più sensibili, più vulnerabili e più adatti a portare grandi ripercussioni sulla potenza aero-nucleare o sulle resistenze morali dell'avversario.

8. – *Conquistato il dominio dell'aria l'A.A. dovrà, con un'azione ininterrotta e violentissima contro obiettivi situati sulla superficie, tendere a spezzare le resistenze materiali e morali dell'avversario.*

8 bis. – Qualora si riuscisse ad ottenere il dominio aero-nucleare, si sarebbe in grado di svolgere una violentissima azione contro obiettivi di superficie e spezzare le resistenze morali e materiali dell'avversario; ma potrebbe essere sufficiente allo scopo la sola minaccia di svolgere la suddetta azione.

9. – *L'A.A. deve venire organizzata in modo da potere facilmente e coi suoi propri mezzi spostarsi sul territorio nazionale, allo scopo di poter essere impiegata col maggior rendimento contro qualsiasi eventuale nemico.*

9 bis. – L'autonomia degli attuali vettori permette d'impiegarli contro qualsiasi eventuale nemico.

10. – *La guerra aerea verrà svolta e decisa unicamente dalle forze aeree che si troveranno pronte all'atto delle ostilità, perché il suo svolgimento e la sua decisione saranno rapidissimi, data l'estrema violenza colla quale converrà combatterla, si sia più o meno forti dell'avversario.*

10 bis. – La guerra aero-nucleare verrà svolta e decisa unicamente dalle forze aeree che si troveranno pronte all'atto delle ostilità, perché il suo svolgimento e la sua decisione saranno rapidissimi, data l'estrema violenza colla quale converrà combatterla, si sia più o meno forti dell'avversario.

11. – *Una A.A. costituita con tutte le risorse di cui una Nazione dispone in ordine alle sue forze aeree, formata di una massa di apparecchi da battaglia e di una aliquota di apparecchi da ricognizione, agente in modo decisamente ed esclusivamente offensivo, conquisterà rapidamente il dominio dell'aria di fronte ad una potenza aerea diversamente costituita, formata ed agente.*

11 bis. – Una forza aero-nucleare fornisce alla Nazione una potenza ed un prestigio decisamente superiori a quella che può essere fornita da qualsiasi altro tipo di forza.

Al lettore individuare le molte analogie e le poche divergenze, dovute, più che altro, alla evoluzione dei mezzi.

Se la «Regia Aeronautica»  
fosse stata davvero douhetiana...

Mi accorgo solamente ora di essermi dilungato in una esposizione dottrinale che, forse, non avevo neanche intenzione di affrontare quando ho incominciato questo scritto. Ma come si fa a resistere alla tentazione di andare contro corrente? di cercare di assegnare ad ognuno i meriti (e le critiche) che gli spettano, in tempi nei quali è invece di moda solo esaltare o condannare in pieno una certa ideologia, avendo solo una alternativa: gridare «Evviva» o «Abbasso», senza mai accorgersi che esiste invece una via di mezzo?

Mi scuso, quindi, con il lettore, e passo a commentare l'ultima pagina dello scritto del Gen. Magistrelli, che mi sembra anche la più interessante, e che permetta diverse riflessioni.

Giustamente il Gen. Magistrelli osserva che, da una Aviazione nella quale Douhet era esaltato e Mecozzi denigrato, ci si sarebbe dovuti aspettare uno strumento bellico congeniale alla dottrina prescelta. Mentre, invece, dice sempre il Gen. Magistrelli, «fortunatamente, non so per quali motivi, l'Aeronautica Italiana si presentava alla guerra del 1940, con una configurazione che, con la dottrina del Douhet, non

aveva quasi nulla a che fare, e sviluppò una serie di operazioni che non rispondevano affatto ai canoni di quella dottrina». E conclude: «...ma allora, perché lodavano Douhet e denigravano Mecozzi?». Cercherò di dare risposte a queste domande, per quanto abbia il dubbio che il Gen. Magistrelli le conosca benissimo (ha qualche anno, pochi, più di me, è entrato nella vita aeronautica con gli anni '30 ed ha quindi vissuto pienamente quel periodo) e si sia solamente voluto «divertire», a spese dei lettori più giovani.

La dottrina douhetiana non è solamente una dottrina di guerra aerea: è, innanzi tutto – ed in maniera condizionante – una «dottrina di guerra» pura e semplice. Prima di decidere come bisognava organizzare le forze aeree, era necessario, secondo Douhet, decidere quale doveva essere la costituzione delle Forze Armate, nonché il rapporto di forze fra di esse. Se non si accetta il principio di «resistere in superficie per far massa nell'aria», tutta la dottrina cade. Non si può certo pretendere che delle Forze Aeree limitate (in relazione ai mezzi globali disponibili) possano, da sole, vincere la guerra. *Fra parentesi*, il problema esiste anche oggi, pur in clima più mecozziano e con l'aerocooperazione sugli scudi: è un problema di «bilanciamento» fra le tre Forze Armate. Ed è un problema che non sempre riceve (da un punto di vista aeronautico, almeno) una soluzione soddisfacente: salvo poi richiedere alle Forze Aeree, *con scarsi mezzi, di fare tutto* ed addossare ad esse tutte le colpe se non riescono a farlo. *Chiusa la parentesi*.

L'accettazione e l'attuazione della dottrina douhetiana non era quindi una questione puramente aeronautica, ma dipendeva principalmente dalle autorità politiche e dalle altre Forze Armate.

### I politici erano d'accordo?

Chi comandava allora in Italia? Mussolini. Ed, allora, sarà interessante conoscere il suo pensiero, anche se, nei suoi scritti e nei suoi discorsi<sup>3</sup>, i riferimenti all'aeronautica sono invero non molti.

Il 7 ottobre 1924 il Gen. Piccio, nel rivolgere un saluto a Mussolini, in occasione di un banchetto in onore dei partecipanti alla Coppa Baracca, aveva detto: «L'Aviazione è l'arma del domani». Mussolini rispose: «Siamo forti in terra e siamo forti in mare, bisogna esse-

re fortissimi anche nell'aria». Mussolini era allora anche Alto Commissario dell'Aviazione e, come tale, non poteva rispondere in termini meno esaltanti per l'Arma; egli aveva pur tuttavia voluto far risaltare una necessità di bilanciamento fra le tre Forze Armate, che non derivava certamente dalla dottrina douhetiana.

Più importante, anche perché con una maggior dose di ufficialità è il discorso pronunciato al Senato il 2 aprile 1925, durante la discussione di una legge sulla riforma dell'Esercito, presentata dal Ministro della Guerra Di Giorgio. Viene ribadito e precisato il concetto di cui al discorso precedente, con le seguenti parole: «L'efficienza bellica militare è un dato complesso, risultante non dalla somma ma dalla coordinazione armonica dell'efficienza dell'Esercito, dell'efficienza della Marina e dell'efficienza dell'Aviazione». Sembra di sentire Mecozzi!

Si noti che il bilancio 1925-26 stanziava:

- Esercito e Marina milioni 3.552
- Aeronautica milioni 450

Se la dottrina dovesse essere individuata solo attraverso le cifre riportate dai bilanci, dovremmo riconoscere di essere più douhetiani oggi che nel 1925-26. E si può aggiungere che, con i 450 milioni di allora, Mussolini poteva dichiarare di poter disporre di 2.166 velivoli (affermazione contenuta nello stesso discorso); dopo 15 anni di «potenziamento» l'Italia entrava nella II Guerra Mondiale con un numero di aerei molto minore.

In un articolo per l'*Universal Service*, pubblicato sul *Popolo d'Italia* del 5 ottobre 1933, egli divide gli Stati dal punto di vista della costituzione militare in tre categorie: i «navalisti» (Inghilterra e Stati Uniti), i «terrestri» (Russia) e gli altri (fra i quali evidentemente comprende l'Italia) «che hanno imponenti forze di terra, di mare e di cielo». Non sono citati affatto, neanche come possibili, gli Stati «aerei».

Nella prefazione al primo numero della *Rivista di Fanteria* (riprodotta sul *Popolo d'Italia* del 28 gennaio 1934) afferma: «Chi dice fanteria dice l'elemento decisivo delle battaglie e della guerra: oggi come ieri, domani come oggi e sempre».

Il discorso più completo sulla dottrina di guerra fu quello, al Senato, del 30 marzo 1938, il primo che ritornasse, nella stessa sede, sull'argomento già trattato nell'altro, prima citato, del 2 aprile 1925. Qui pare siano stati accettati alcuni concetti douhetiani: «La

3. Scritti e discorsi di Benito Mussolini - Ulrico Hoepli Ed. Milano 1938.



*nostra dottrina della guerra aerea è stata applicata prima ancora di essere insegnata dalla cattedra. Spogliata di ogni passionalità polemica, la visione di Douhet ci appare come quella di un precursore. La guerra dall'alto deve essere condotta in modo da scompaginare i dispositivi del nemico, dominare il cielo, fiaccare il morale delle sue popolazioni... La guerra dall'alto è destinata ad assumere una importanza sempre maggiore nella guerra di domani».*

Ma erano solo parole, probabilmente suggerite da qualcuno dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Vi era anche qualche altro accenno circa le tendenze della nostra ingegneria aeronautica *«per un apparecchio che possa fare ricognizione e bombardamento e difendersi»*, ma si parlava anche di caccia intercettori, di difesa contraerea e si escludeva il quadrimotore come velivolo bellico.

Il rapporto con le altre Forze Armate era, anche esso, niente affatto douhetiano: *«all'Esercito spetta il compito della difesa delle frontiere terrestri. Aggiungo subito che la difesa non deve essere interpretata in senso limitativo: spesso la migliore difesa è l'offesa»*. *«La guerra terrestre è facilitata o meno dal dominio maggiore o minore del mare. L'Italia, soprattutto l'Italia, ha il dovere, più che il diritto, di possedere una Marina da guerra degna di questo nome. La stiamo facendo»*. Ed infine: *non sarà mai abbastanza coordinata... – sulla scala globale – l'armonizzazione dell'azione unitaria dell'Esercito, della Marina e dell'Aria per attuare quella che io chiamo la condotta unitaria della guerra integrale, cioè rapida ed implacabile»*. Più mecozziani di così!...

Se questa era la situazione in campo politico, ancora peggiore era quella che si poteva trovare in campo militare, nel quale, oltre alla cronica tendenza di ogni Forza Armata di dividere, il più possibile a proprio vantaggio, la torta assegnata dal bilancio (ed i posti in organico), esistevano anche validi motivi di dottrina e di tradizione per non accettare delle tesi così rivoluzionarie come quelle douhetiane: le polemiche fiorite, in merito, negli anni '20, si erano assopite con la morte di Douhet, ma i motivi di fondo erano rimasti validi, almeno per i rispettivi sostenitori.

In una simile situazione, cosa avrebbero dovuto fare i dirigenti dell'Aeronautica di allora? Sostenere una politica realistica che portasse ad un equo bilanciamento fra le Forze Armate, oppure richiedere, come voleva Douhet, un notevole potenziamento dell'Aviazione a detrimento di Esercito e Marina? Chiedere 30, come era forse realistico, per ottenere 15, oppure

chiedere 90, il che poteva essere del tutto illusorio, per ottenere 30, che era quello che serviva?

In effetti, con questa politica, solo nel 1934 l'Aeronautica riusciva ad ottenere uno stanziamento straordinario di 1.200 milioni, seguito poi da altri, che le permettevano di affrontare, in pochi anni, due guerre (Africa orientale e Spagna) e di presentarsi nel 1940, non del tutto esaurita, al secondo conflitto mondiale.

E questo spiega anche perché si esaltasse Douhet e si denigrasse Mecozzi. Si esaltava Douhet per ottenere 30 dalla divisione del bilancio; si denigrava Mecozzi, a parole, ma gli si dedicavano notevoli fondi, a fatti, per la sua aviazione d'assalto: non solamente in velivoli (AC2, AC3, AP1, Ba64, Ba65, Ba88), alcuni dei quali di elevatissime prestazioni per quei tempi, ma anche in attrezzature speciali ed altro. Ricordo, a tale proposito, che nel '38, l'hangar dei dirigibili di Ciampino era strapieno di materiale sperimentale costruito per i velivoli d'assalto: molti milioni di allora, per i quali io stesso dovetti avallare i verbali di fuori uso.

Il fatto è che si giudicava valida una dottrina inattuabile per mancanza di fondi e, non avendone un'altra di ricambio, si viveva alla giornata. Anche perché molti motivi cooperavano ad aumentare la confusione. Ad esempio:

- le esigenze della guerra dell'Africa orientale non erano certamente quelle di una guerra mondiale; la stessa guerra di Spagna presentava aspetti del tutto particolari;
- le varie «correnti» che, volta a volta, prevalevano nell'interno della stessa aeronautica (dirigibilisti, idrovolantisti, seguaci di Ciano e Bruno Mussolini, ecc.) determinavano anche sbandate nella «policy» seguita fino allora.

In sostanza, douhetiani a parole, ma, di fatto, con una serie di iniziative spesso contrastanti fra di loro, sulla base delle forze che, dall'interno o dall'esterno, volta a volta riuscivano a prevalere: questa la «dottrina» della Regia Aeronautica!

### Cosa sarebbe avvenuto se...?

Il Gen. Magistrelli afferma anche che *«una conversione ad altra dottrina alle soglie della guerra avrebbe potuto avere effetti catastrofici...»* e, su questo, possiamo certamente concordare. Ma egli afferma poi: *«Questo sarebbe avvenuto se la nostra Aviazione fosse stata realizzata su modello douhetiano. Fortunatamente...»* avvenne invece il contrario. E adesso non possiamo più essere d'accordo. È certamente molto

difficile, in un campo come questo, lavorare sulla base di ipotesi, di «se...»; ma proveremo a metterci su questa strada.

- Se si avesse avuto una autorità politica anche solo moderatamente douhetiana...;
- se questo avesse portato ad una diversa suddivisione del bilancio (anche senza esagerare)...;
- se, in conseguenza, si fossero costruiti, nella seconda metà degli anni trenta meno milioni di baionette (si fa tanto per dire, per baionette si intendono genericamente i mezzi delle forze terrestri), meno corazzate (anche solo la metà delle 6 costruite o rimodernate) ed invece si fossero prodotte non poche migliaia di aerei di tutti i tipi, ma diverse migliaia di fortezze volanti...;
- se questi aerei fossero stati impiegati secondo i principi douhetiani, tendendo, innanzi tutto, a conquistare il dominio dell'aria... Cosa sarebbe avvenuto?
- Non avremmo potuto avere tante forze in Africa Orientale. Ma, visto che era una posizione comunque indifendibile, avremmo avuto meno perdite e meno prigionieri...;
- non avremmo potuto avere tante forze in Africa Settentrionale. Ma certamente si sarebbe potuto ottenere, con il bombardamento di Malta, dei porti di sbarco e dei concentramenti di forze e mezzi nemici, una notevole diminuzione anche delle forze contrapposte...;
- non avremmo potuto mandare un'Armata in Grecia ed una in Russia, ed avremmo evitato due campagne fra le più cruenti e penose della Guerra...
- non avremmo potuto condurre tutte le battaglie aeronavali nel Mediterraneo; non certo per la mancanza di tre corazzate (quando mai ne abbiamo impiegate più di tre alla volta? e poi il declino dell'importanza di tali navi era già iniziato!), ma perché il nemico avrebbe difficilmente sfidato, in un bacino così ristretto, la presenza di migliaia di velivoli da bombardamento; sarebbe difficilmente entrato nel Mediterraneo e, certamente, non vi sarebbe potuto rimanere...;
- avremmo forse avuto, nei suddetti scacchieri operativi, meno eroi; ma mai come in questo caso diviene accettabile la pur discutibile massima: *«Beati i popoli che non hanno bisogno di eroi...»*.

In compenso:

- avremmo avuto una forza da bombardamento quale, allora, nessuno possedeva in Europa (e anche nel resto del mondo). Avremmo, ad esempio, potuto impiegarla nella battaglia d'Inghilterra, persa dai

tedeschi proprio per mancanza di velivoli idonei e per non aver seguito la dottrina che consigliava di assicurarsi, innanzi tutto, il dominio dell'aria. Mille o duemila bombardieri avrebbero potuto essere determinanti, a tale proposito, e la guerra avrebbe potuto assumere un aspetto completamente diverso. Anche dal punto di vista politico, il fornire un aiuto decisivo, con un'arma che i Tedeschi non possedevano, avrebbe notevolmente rafforzata la nostra posizione;

- avremmo certamente avuto meno caccia intercettori e meno artiglierie contraeree per difendere le nostre città; ma, se facessimo i calcoli, non ci accorgeremmo che questa difesa è costata enormemente di più del risultato che ha ottenuto? proprio come diceva Douhet! non avremmo avuto migliori risultati mediante il bombardamento sistematico delle basi nemiche? Ricordo che, dopo lo sbarco alleato in Africa Settentrionale, i pochi aeroporti algerini e tunisini erano stracolmi di velivoli e rappresentavano obiettivi di altissimo rendimento: ma non avevamo i bombardieri! ed i nostri aeroporti venivano attaccati giornalmente e le nostre città distrutte una ad una!
- avremmo avuto minori (ma non tanto) possibilità di difesa dei nostri confini. Ma chi mai insidiava i nostri confini? E, quando gli Alleati sono sbarcati in Sicilia, lo avrebbero fatto se il nostro residuo potere aereo fosse stato tale da mettere in dubbio il loro dominio dell'aria sulle zone di sbarco? Tutte le operazioni anfibie della II Guerra Mondiale hanno dimostrato che non sono le forze terrestri (ad esempio l'esercito tedesco, per lo sbarco in Normandia) o le forze navali (marina giapponese per le azioni in Pacifico), ma solo questioni di superiorità aerea, a determinare la possibilità o meno di condurre l'operazione.

### Conclusione

Con i «se» e con i «ma» si potrebbe ancora continuare; ma sarebbe pura accademia.

Mi sembra però che si possa arrivare alla conclusione che non è affatto dimostrato che l'applicazione delle teorie douhetiane avrebbe portato a risultati catastrofici. Anzi, con tutti i suoi difetti, avrebbe ugualmente risparmiato vite umane e disastri di vario genere.

E la conclusione finale potrebbe anche essere che è meglio avere una dottrina, sia pure sbagliata, e seguir-la fino in fondo, piuttosto che non averne nessuna e

vivere con la classica improvvisazione, di cui noi italiani andiamo tanto fieri.

E, per finire (e per imitare il Gen. Magistrelli) vorrei rivolgere anche io una domanda, alla quale non

so davvero rispondere: «Attualmente, dopo cinquanta anni dalla fondazione dell'Arma, che dottrina seguiamo? Ne abbiamo alcuna? E, se anche l'avessimo, sarebbe possibile seguirla?».

## XII

### DOMENICO LUDOVICO, "TEORIA E REALTÀ DELLA GUERRA AEREA". ("Rivista Aeronautica", n. 1-2, 1974)

*Questo è l'articolo più schiettamente e dichiaratamente douhetiano del dopoguerra e quindi anche l'articolo più schiettamente antimecozziano, pur se l'autore (generale di Squadra aerea e Sottocapo di Stato Maggiore nel 1951) non manca di esprimere la propria stima per M., del quale è stato alle dipendenze negli anni 30, fin da allora contestando peraltro le sue idee.*

*Sulle tracce di D., il generale Ludovico intende riaffermare la necessità ineluttabile e l'importanza di colpire prima di tutto le resistenze morali delle popo-*

*lazioni nemiche. Pertanto concorda con il generale Marietti (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. XI, p. 350), ma non con il generale Pricolo e con il generale Magistrelli (Cfr. in questo stesso Volume II, Parte III, Cap. IX, p. 339).*

*Di conseguenza, questo articolo va considerato come il contraltare di quello del generale Costanzi (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. I, p. 276).*

(F. B.)

Vedo con piacere riapparire su questa «Rivista» scritti sulle teorie di guerra aerea, e me ne rallegro come per la riapertura di una utile palestra intellettuale, alla quale è sempre bene che gli ufficiali si interessino, meglio se vi partecipano.

Riprendo la penna anch'io per confermarmi douhetiano quale sono e fui, esponendo ancora una volta il mio pensiero critico sugli avvenimenti della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale.

Non intendo affliggere il lettore con pesanti elucubrazioni e mi esprimerò con una certa disinvoltura (non si può dire allegramente, dato l'argomento) sperando per questa via di farmi leggere più volentieri.

Il fine ultimo è di chiarire le idee specialmente a beneficio dei più giovani, che immagino frastornati dall'alternarsi dei «pro» e dei «contro» dai diversi scrittori espressi sulle teorie di cui trattasi.

Preciso che l'indagine si rivolge al passato, fino a tutta la seconda guerra mondiale.

#### 1. Premessa esplicativa

Che agli inizi la teoria douhetiana della guerra aerea abbia suscitato contrasti e appassionate polemiche, è cosa bene spiegabile. Era una concezione di guerra davvero rivoluzionaria, conseguente all'invenzione recente dell'aeroplano, e non poteva non trova-

re piena opposizione nei tradizionalisti, e in generale nei militari più retrivi non dotati dell'aperta mente di un Giulio Douhet.

Nella prima guerra mondiale l'aeroplano aveva fatto le sue prime prove di «enfant prodige» imponendosi all'ammirata attenzione di tutti. Ma si stentava a credere che si potesse estrapolare sulle sue possibilità future fino a farne l'arma principale risolutiva dei conflitti bellici.

All'inizio si era sviluppata in particolare la specialità «caccia», e il Mecozzi – primo oppositore di Douhet – dice di aver fondato la sua «teoria dell'assalto» sulla personale esperienza vissuta appunto come aviatore da caccia. Quanto al bombardamento, aveva pure progredito (ne riparleremo nel paragrafo 2) ma le caratteristiche dei velivoli erano all'epoca troppo modeste perché si osasse concepire una guerra aerea di tipo douhetiano.

Ci si doveva limitare a fare delle previsioni ottimistiche contando sulla indubbia (ma non precisabile) evoluzione tecnica dei mezzi aerei. Ma alle previsioni si può anche non credere, e comunque la loro valutazione resta soggettiva. Quello che a me appare incomprensibile è che si sia continuato da molti a negare la validità della teoria douhetiana *dopo* la 2<sup>a</sup> G.M., guerra che a mio parere l'ha ripetutamente e abbondantemente confermata.



Come può succedere questo? Succede perché la realtà è una, ma le interpretazioni sono diverse, in relazione al punto di vista da cui la si osserva. Escludendo la malafede (e non sempre la si può escludere), avviene qualcosa di analogo alla descrizione di un accadimento (per esempio un incidente stradale) osservato da diverse «posizioni» fisiche e psicologiche. Anche in questo caso i differenti «punti di vista» portano a valutazioni molto diverse l'una dall'altra.

Nel caso della critica della guerra aerea, la «posizione» può essere costituita da un «interesse» materiale o morale da salvaguardare o da affermare, e la visione può venire offuscata o distorta per causa di preconcetti ideologici, o per mentalità degenerata in deformazione professionale, o puramente per insufficiente livello di esperienza, di conoscenza e di capacità intellettuale.

Succede così che anche nella semplice «informazione» riguardante un certo fatto ciascun osservatore è portato, consapevolmente o inconsciamente, a mettere in evidenza soltanto quell'aspetto che egli «ha visto» o che crede più importante in relazione alla sua mentalità e sensibilità.

Per non indugiare oltre in considerazioni generiche ottico-filosofiche, prendiamo come esempio un episodio bellico nostrano di cui tutti sono a conoscenza, se non altro per le rievocazioni fattene recentemente in occasione del trentesimo anniversario: alludiamo al bombardamento di Roma del 19 luglio 1943.

Quel giorno alcune centinaia di quadrimotori americani (262 per la precisione) presero di mira particolarmente gli impianti ferroviari a nord e a nord-est di Roma, sganciando circa 700 tonnellate di bombe. Rimasero inevitabilmente colpiti anche i quartieri periferici contigui agli impianti, con gravi danni e vittime tra la popolazione.

Altre centinaia di bimotori (321, compresi i caccia di scorta) devastarono l'aeroporto di Ciampino, sede di reparti da Caccia.

Era la prima volta che la «città santa», fino allora considerata intoccabile per la presenza del Capo della Cristianità, subiva un bombardamento e di notevoli proporzioni: l'impressione fu enorme, in Italia e nel mondo.

Il Bollettino ufficiale di guerra, diffuso il giorno 20 luglio, dava notizia dell'incursione in questi termini:

*«I danni arrecati dalle formazioni americane, che con alcune centinaia di quadrimotori hanno ieri, durante tre ore, attaccato Roma, sono ingenti; risultano, tra gli altri, gravemente colpiti ed in parte distrut-*

*ti, edifici sacri al culto e alla scienza e quartieri di abitazioni operaie; in particolare la basilica di S. Lorenzo, il cimitero del Verano, la Città Universitaria, il complesso ospedaliero del Policlinico, i caseggiati popolari delle zone Prenestino e Latina. Il numero delle vittime accertate ascende a 166 morti e 1659 feriti. Durante e dopo l'incursione la popolazione ha dato esempio di disciplina e di calma. Sette velivoli sono stati abbattuti dalle artiglierie contraeree ed uno dalla caccia».*

A prescindere dalle grosse bugie sulla calma della popolazione e sui velivoli abbattuti, il Bollettino è «attendibile», nel senso che riporta delle verità parziali, presentate però alquanto distorte, in forma incompleta e «tendenziosa» per evidenti ragioni di propaganda.

Era necessario non abbattere ulteriormente il morale degli italiani, già troppo scosso e depresso in quel tempo. Da un comunicato governativo non c'è da aspettarsi di più.

Vediamo come lo stesso fatto è visto da altri osservatori e cronisti.

Il Generale Giuseppe Santoro<sup>1</sup>, autore di una seria, scrupolosa e documentata storia della *Aviazione Italiana nella 2ª G.M.*, così lo riporta:

*«Il 17 e il 19 luglio furono attaccati rispettivamente gli impianti ferroviari di Napoli e di Roma; l'effetto di questi bombardamenti fu rilevante, poiché le interruzioni causate al traffico ferroviario rallentarono sensibilmente i movimenti da e per il sud».*

Cronaca militare veritiera, indubbiamente. Ma vengono messe in evidenza soltanto le interruzioni del traffico ferroviario, semplici inconvenienti di ordine logistico nel quadro delle operazioni belliche. In definitiva una verità parziale, e non la più importante.

Da parte americana, ossia dal punto di vista dei «guastatori», forse per implicito confronto con altre imprese di guerra aerea ben più grandiose, la missione su Roma fu da qualche Generale giudicata addirittura poco interessante perché troppo facile (nessun bombardiere abbattuto) e inoltre poco utile, poiché le interruzioni ai binari vennero riparate in pochi giorni. Pure i militari americani mettono dunque l'accento sulle interruzioni ferroviarie.

Più interessanti e centrati si rivelano i commenti giornalistici, apparsi recentemente e scritti ormai in

1. Bibliografia in fondo all'articolo.

sincerità, senza più la preoccupazione di dispiacere ai potenti del tempo.

Di seguito si riportano alcune brevi rievocazioni e impressioni di testimoni oculari.

«La guerra, da tremenda che si era manifestata all'inizio, cominciava a diventare terrificante. Giungevano ogni giorno da frontiere lontane e dalle città dell'interno notizie accascianti che abbattevano gli spiriti fino alla prostrazione»... «Frotte di cittadini defluivano in senso contrario al mio, come fuggendo una catastrofe»... «Sgusciando poi per Via Morgagni, tra scene sempre più impressionanti di panico e di confusione»... «Soltanto allora mi accorsi delle proporzioni spaventose di ciò che era accaduto»... «Udimmo assai lontano un rimbombo di voci umane che non si capiva se era acclamazione o invocazione. Qualcuno disse: «Il Papa, laggiù»... Poco dopo, nel silenzio che si era ristabilito, uscì una voce: «Maledetti!». Fu la ripresa delle coscienze. Le facoltà percettive si risvegliavano, lo spirito rientrava nei corpi e faceva sì che gli effetti riprendessero a collegarsi con le cause. Da prima fu un brusio minaccioso, poi accadde una sollevazione unanime con scene deliranti, imprecazioni, bestemmie, e il tumulto riempiva lo spazio a tal punto che non si avvertiva più il lezzo di morte».

.....  
.....  
«Era stato colpito anche un treno proveniente da Bari. Era lunghissimo e praticamente nessuno dei viaggiatori si era salvato. Lungo le strade che percorrevo altri feriti, altri lamenti. La folla era impazzita»... «L'allora vice parroco Angelini – che si era parato davanti all'automobile del Pontefice per evitare che si avvicinasse ad una bomba inesplosa – fu tra coloro che per primi si spinsero fino a toccare il lembo del manto del Papa gridando: Pace, pace!».

Scrivendo la storia della caduta del fascismo, il giornalista Pietro Zullino, intitola un paragrafo: «Il bombardamento di Roma fa precipitare la situazione».

In realtà, a sei giorni di distanza dal bombardamento seguì la caduta di Mussolini e la fine del regime fascista: quanto dire l'ormai inevitabile uscita ingloriosa dell'Italia dalla guerra. Qualcosa, dunque, ben più grave dei rallentamenti del traffico ferroviario.

Volendo fare dell'ironia, si può dire che anche tali «rallentamenti» contribuirono in qualche modo ad

aggravare la situazione, ma non soltanto nel campo logistico.

Racconta lo stesso Zullino che Dino Grandi – artefice principale del complotto antimussoliniano – il quale era partito in treno da Bologna la sera del 19 per raggiungere la capitale, si trovò la mattina del 20 bloccato a Civita Castellana. «In una babelica confusione – prosegue Zullino – facendosi largo a gomitate, strappa un passaggio in automobile e arriva a Roma».

Indubbiamente sul suo umore avrà sfavorevolmente influito la caotica situazione determinatasi in quel momento, rafforzandogli la convinzione che era urgente por fine alla guerra. Questa convinzione era maturata in lui – a suo dire – già dal tempo della campagna d'Albania.

In verità, l'avventata e malaugurata guerra d'Albania costituì la prova generale della nostra impreparazione bellica (questo lo dico io quale testimone diretto). Sappiamo che la colpa è stata principalmente dei politici (in particolare è da attribuire alla leggerezza e agli intrighi ambiziosi del Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano), ma ciò non toglie che l'Italia e le sue Forze Armate in Albania ci abbiano gravemente rimesso del loro prestigio, per non parlare delle dolorose perdite subite.

Tornando a commentare il bombardamento di Roma, mi pare si possa concludere che le valutazioni più realistiche e più azzeccate dell'avvenimento sono state quelle di tipo giornalistico, ossia di osservatori che più dei militari possiedono spiccata sensibilità politica (nell'accezione etimologicamente più ampia del termine).

Tutto questo conferma ancora una volta l'importanza preminente nella guerra moderna dei fattori morali, di cui è depositaria naturale la popolazione, in primissimo luogo. Ecco perché Douhet ha indicato la popolazione come obiettivo principale da battere per ottenere il crollo del nemico. Ne ripareremo estesamente in seguito.

## 2. Il pensiero douhetiano

Per non obbligare il lettore a scartabellare libri e riviste, riporteremo alcune importanti affermazioni del pensiero douhetiano, mettendole quando opportuno a confronto con quelle dei suoi oppositori.

Diciamo intanto che Giulio Douhet ebbe anche il merito di stimolare nei militari e nei civili lo studio e la discussione dei problemi della difesa nazionale,

diffondendo la conoscenza degli argomenti tecnici amministrativi e sociali concernenti la preparazione del Paese alla guerra.

La teoria che egli ha creato (o plagiato, secondo Mecozzi, ma la cosa non ha importanza) porta giustamente il suo nome, perché è stato lui a propagarla e a sostenerla per un ventennio, con chiarezza, efficacia e tenacia esemplari.

In proposito Douhet scriveva: *«È inutile che una verità nasca se poi non si può far strada. Perciò la discussione è necessaria. Perciò, dovunque, la letteratura militare è palestra di libera discussione nella quale gli studiosi e i pensosi dei più gravi problemi della difesa nazionale servono la Patria con la forza del loro intelletto»*.

Spetta invero a Douhet anche il merito di aver posto l'accento sulla «globalità» dei problemi della Difesa, prima trattati nel chiuso ambito tecnico dell'Esercito da una parte e della Marina dall'altra, con mentalità e metodi inficiati dal paraocchi professionale e dalla preoccupazione di tirare acqua al proprio mulino.

Opportunamente perciò il Generale Mario Marietti («Rivista Aeronautica» n. 2 del 1972) ricorda e precisa che *«la dottrina douhetiana non è soltanto una dottrina di guerra aerea: è innanzi tutto, e in maniera condizionante, una "dottrina di guerra" pura e semplice»*.

Il condizionamento ovviamente riguarda la strutturazione di tutte le forze armate nonché la organizzazione delle forze produttive che lavorano per la difesa.

(Ho avuto per le mani con ritardo l'altro articolo del Generale Marietti pubblicato sulla R.A. n. 2 del 1973, e ne condivido sostanzialmente le conclusioni).

Cominciando dal fondamentale aspetto organico, ricordiamo che la «propaganda» douhetiana portò nel 1923, subito dopo l'avvento del governo fascista, alla costituzione della R. Aeronautica quale Terza Forza Armata unitaria. Prima di noi, e prima al mondo, l'Inghilterra aveva raggiunto questo razionale traguardo senza crisi politiche, già nel corso della guerra, nell'anno 1918.

Si sa che dappertutto gli Eserciti e le Marine hanno sempre «egoisticamente» osteggiato l'autonomia dell'arma aerea, paventandone il monopolio operativo. In Italia hanno perciò incontrato Douhet e applaudito Mecozzi, fautore questi della «cooperazione» e «concomitanza» delle forze e delle opera-

zioni aeree con quelle di superficie. Quando poi le loro richieste in campo organico sono state in qualche modo soddisfatte, si son fatti beffe dello stesso Mecozzi che continuava a predicare al vento: *«L'unità e l'autonomia organica si possono, si debbono mantenere anche con una aviazione disponibile per ogni collaborazione»*.

Torniamo a Douhet risalendo alle origini col ricordare che egli osò parlare di guerra aerea fin dagli anni 1909-10, quando i primi rudimentali velivoli più che volare starnazzavano, quando in Italia i piloti militari si contavano sulle dita di una sola mano (e Douhet non era pilota). Che allora gli si sia dato del «visionario» non sorprende.

Mi raccontava, a proposito, la vedova Douhet, di quando il marito, essendo Maggiore Comandante del Battaglione Aviatori, tenne una conferenza sulla guerra aerea al Circolo militare di Torino. La Signora, non conosciuta, che sedeva a ridosso delle prime file, percepì qualche secco commento dei Generali, così espresso: *«Ma l'è matt!»*.

Durante e dopo la prima guerra mondiale Douhet continuò a sostenere con sempre maggiore convinzione la necessità di costituire una massa aerea di velivoli bombardieri. All'epoca l'industriale costruttore di grossi aeroplani era l'ingegnere Gianni Caproni. Il generale Mecozzi, accanito contraddittore di Douhet, accusa perciò lo stratega di «collusione morale» con l'industriale.

Insinuazioni del genere non hanno evidentemente alcuna importanza nel giudizio sulla validità delle teorie di Douhet. Facendone cenno ne traiamo spunto per ricordare che un altro genio di nostra stirpe – Gabriele D'Annunzio – manifestò idee pionieristiche analoghe a quelle douhetiane. Contro D'Annunzio sono state rivolte accuse di ogni genere, ma non ancora quella di collusore.

Diciamo allora che la «esperienza» aviatoria del Poeta risale al 1909, anno in cui venne organizzato il *Circuito di Brescia*, prima grande manifestazione aerea internazionale svolta in Italia (non vi mancarono gli incidenti, di cui uno mortale).

D'Annunzio volò con Curtiss e poi con Calderara. Entusiasta del volo, esaltò sempre, da par suo, l'Aviazione in scritti e discorsi. Nel 1910 tenne a Milano una conferenza, poi ripetuta a Torino, dal pretenzioso e pur profetico titolo *«Il dominio dei cieli»*.

A Torino (Venaria Reale) D'Annunzio visitò, ancora nel 1910, l'officina dove veniva costruito



artigianalmente il primo aeroplano italiano, progettato dall'ingegnere Aristide Faccioli. Elogiò naturalmente l'opera dell'intraprendente pioniere, accomunando nella lode la gentile consorte che collaborava cucendo la seta sulle centine alari... Per la cronaca, un aeroplano Faccioli fu poi acquistato dalla Russia imperiale. (Amiamo credere che D'Annunzio non abbia avuto una partecipazione... nell'affare).

Dell'attività svolta dal D'Annunzio durante la guerra 1915-18 i più sanno soltanto del volo dimostrativo compiuto su Vienna nell'agosto del 1918. Non sanno che partecipò a molte azioni di guerra prestando prevalentemente servizio in Aviazione. E non si limitò a compiere rischiosi voli diurni e notturni, già altamente apprezzabili, ma al pari dei compagni d'arma si immedesimò nelle esigenze e nelle possibilità che l'Aviazione bellica comportava e consentiva.

Nel 1917, essendo in forza quale osservatore nelle Squadriglie da bombardamento (dotate di *Caproni* trimotori da 450 Hp) fece pervenire al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale Luigi Cadorna, una particolareggiata memoria tecnico-operativa con la quale proponeva e perorava la costituzione di una «*massa aerea da bombardamento*».

Con tale massa si sarebbero dovuti effettuare bombardamenti intensi sui più importanti obiettivi interessanti le operazioni dell'Esercito e della Marina. Inoltre (e qui le concezioni douhetiane cominciano a prender corpo) si accennava all'impresa «ambiziosa», da combinare con gli alleati, di bombardare obiettivi industriali «per danneggiare, menomare, abolire la produzione bellica degli Imperi Centrali». All'uopo si faceva l'ipotesi concreta di colpire le Officine Krupp di Essen in Germania.

Si può anche sorridere dell'uso intempestivo di questi verbi (danneggiare, menomare, abolire) se si pensa che all'epoca i più grossi aeroplani – *Caproni* trimotori da 600 Hp – erano capaci di portare non più di 1.200 chili di bombe, con una autonomia di meno di otto ore, alla velocità di circa 120 Km/ora.

Ci sarebbero volute certo molte centinaia di aeroplani per ottenere qualche risultato. E D'Annunzio infatti prevedeva l'impiego di grandi formazioni scrivendo: «Una Squadriglia di 20 velivoli non è se non una "unità tattica" del prossimo avvenire; né sono soverchi il rischio degli uomini e la spesa dell'operazione».

Ricordiamo queste lontane proposte, consegnate alla storia documentata, non per recriminare sulla

mancata loro attuazione, cosa insperabile, date le reali possibilità del momento e la mentalità imperante nei Capi militari e nei politici. Lo facciamo per confermare che l'importanza preminente del bombardamento nella guerra aerea e nella guerra generale non costituiva soltanto una convinzione personale di Douhet ma era condivisa da altri spiriti illuminati, e soprattutto si radicava nella coscienza degli aviatori combattenti, ossia proprio degli uomini «addetti ai lavori».

In prosieguo di tempo i fatti hanno dimostrato che, in campo aviatorio, con coraggio, ingegno e intraprendenza, certi eventi, pressoché irrealizzabili in una determinata epoca, si sono sorprendentemente avverati a breve scadenza di tempo.

Così si è visto, nel 1920, un fragile SVA di legno e tela, pilotato da Arturo Ferrarin, congiungere per le vie dell'aria Roma con Tokyo, sorvolando per 18.000 chilometri l'immenso, sconosciuto e difficile continente asiatico.

Pochi anni dopo, nel 1927, Charles Lindberg supera l'Atlantico con un solo balzo di 5.860 chilometri da New York a Parigi, in volo solitario durato oltre 33 ore.

Nel 1930 vola con perfetta regolarità l'elicottero dell'ingegnere Corradino D'Ascanio, quando la tecnica del tempo – a giudizio del Ministero dell'Aria britannico – non consentiva la realizzazione di una macchina ad ala rotante.

Nel 1943 una bomba aerea teleguidata (progettata nel 1939) affonda la corazzata «Roma» di 41.000 tonnellate.

Riprendiamo con Douhet riportando qualcuna delle sue chiare, precise, categoriche formulazioni e previsioni.

Nel 1921 egli scriveva: «Io ho la sicurezza matematica – mi si perdoni l'immodestia – che l'avvenire non può smentirmi: che la guerra nell'aria costituirà l'essenziale dei futuri conflitti e che, di conseguenza, non soltanto l'importanza delle Armate Aeree andrà rapidissimamente crescendo, ma, corrispondentemente, andrà rapidissimamente decrescendo l'importanza degli Eserciti e delle Marine». Di qui la direttiva fondamentale da lui insistentemente proclamata: «Resistere sulla superficie per far massa nell'aria».

La ragione della preminenza dell'arma dello spazio veniva ognora esposta in termini semplici, suadenti, incontrovertibili.

«Gli Eserciti funzionarono (nella 1ª G.M.) come mezzi indiretti di logoramento delle resistenze



*avversarie, e le Marine come mezzi capaci di accelerare o rallentare tale logoramento: di accelerarlo impedendo che altre risorse giungessero alle nazioni in lotta, di rallentarlo provvedendo a far giungere risorse alle Nazioni belligeranti. Ma le risorse delle Nazioni non potevano venire attaccate se non quando, opportunamente trasformate in mezzi bellici, venivano spinte sul campo di battaglia. Dietro tali fronti erano al sicuro. Identicamente nel campo morale. Insomma gli Eserciti e le Marine costituivano la protezione materiale e morale delle Nazioni in lotta. L'Arma dello spazio cambia completamente le condizioni di fatto. Essa offre la possibilità nuova di attaccare direttamente le resistenze materiali e morali dell'avversario, e d'attaccarle laddove si presentano più deboli e più vulnerabili. Nella grande guerra si consumarono miniere di ferro semplicemente per sconvolgere tratti di terreno; nella guerra futura l'acciaio, l'esplosivo e il veleno potranno venire utilizzati ad un ben più alto rendimento».*

(Riflessione personale: quante tonnellate di ponderosi e presuntuosi trattati di storia e di arte militare sarebbero state risparmiate e si risparmierebbero, se si fosse meditato e si meditasse sulle semplici e limpide verità contenute negli scritti douhetiani!).

Andiamo avanti col discorso intrapreso ricordando che Douhet, per condurre una guerra aerea intensa ed efficace così da colpire al cuore il nemico fin dall'inizio, riteneva necessaria la preventiva conquista del *dominio dell'aria*.

Si è molto discusso sul significato e sulla reale portata di tale espressione, da taluni interpretata (per es. dal Mecozzi) in senso restrittivo, ossia possibile soltanto come «prevalenza» aerea locale e temporanea. I fatti hanno dimostrato che si può conseguire una prevalenza anche generale e duratura, tale da consentire l'effettuazione di massicce ripetute incursioni distruttive dove e quando necessario, subendo perdite minime (senza che il nemico possa fare altrettanto).

Ma è inutile insistere con le definizioni: per gli italiani basterà ricordare la situazione in cui ci siamo trovati durante la 2<sup>a</sup> G.M., con particolare riferimento agli anni dal 1943 al 1945. Lo vedremo meglio nel Par. 4.

S'intende che la conquista del dominio dell'aria presuppone la preparazione e l'addestramento di forze aeree qualitativamente e quantitativamente idonee alla bisogna, e qui è il difficile. Se l'Italia non fa testo a riguardo, passiamo alla potente Germania

che nella ricostruzione hitleriana aveva pur dedicato molte cure all'Aviazione. Ebbene, la Germania non ha mai posseduto, né nella fase iniziale della guerra né in tempi successivi, un'armata aerea veramente idonea come consistenza e come addestramento, alla conquista e allo sfruttamento del dominio dell'aria.

Questo spiega, semplificando, il fallimento della velleitaria offensiva aerea contro l'Inghilterra (agosto-ottobre 1940), a prescindere dagli errori commessi dai germanici nella condotta delle operazioni e nella scelta degli obiettivi (a cui si aggiunse la grave sorpresa tecnica subita per l'esistenza dei radar inglesi).

Efficace uso degli aerei avevano invece fatto i tedeschi all'inizio delle ostilità, impiegandoli estesamente, in condizioni di assoluta superiorità, nelle brillanti operazioni di invasione lampo dei Paesi confinanti che vollero occupare.

Ma nella guerra aerea vera e propria, nonostante le spaccate del Maresciallo dell'Aria Hermann Goering, la Germania dovette subire l'iniziativa degli alleati fino a soccombere. A riguardo, è illuminante l'episodio riportato in un libro di Petacco e Zavoli. Si tratta del resoconto stenografico della riunione tenuta presso il Quartier Generale di Hitler il giorno 25 luglio 1943, successivo al primo grande bombardamento notturno di Amburgo.

«Il Colonnello della Luftwaffe Christian presenta il primo rapporto sul bombardamento di Amburgo della notte precedente. La città aveva subito una sconvolgente incursione aerea e i danni risultavano enormi. Hitler dice: «Ora è indispensabile passare immediatamente al contrattacco». Christian risponde: «Ma noi abbiamo a disposizione quattro o cinquecento aerei...». «Che cosa vuol dire? – riprese Hitler sempre più adirato – Il nemico deve superare distanze di sette, ottocento chilometri per raggiungere le nostre città. Noi invece, dalle basi francesi, abbiamo solo un piccolo tratto. Eppure non riusciamo a trovare Londra, con i suoi cinquanta chilometri di diametro, a centocinquanta chilometri dalla costa».

(È noto che quando poi, dal settembre 1944, Hitler ebbe disponibili i potenti missili «V-2», li impiegò senza indugio nel bombardamento indiscriminato di Londra: troppo pochi e troppo tardi, ormai).

Dopo tutto quanto è successo nella 2<sup>a</sup> G.M., il Generale Mecozzi stranamente continua a criticare la concezione douhetiana del dominio dell'aria,

scrivendo ancora nel 1965: «Il dominio dell'aria è una frase sonora, una insegna seducente, un proposito lodevole, ma è troppo probabile che resti velleitario, perciò metterlo come pilastro di una dottrina sarebbe una "petizione di principio", un offrire come principio di prova la tesi stessa da provare».

Chi sarà capace di spiegare ai milioni di morti delle città distrutte dalle incursioni aeree che sono state vittime di una «petizione di principio»?

Logicamente Douhet, considerando la fase iniziale di un conflitto, poneva come operazione prioritaria immediata il bombardamento delle basi aeree nemiche. Il Generale Mecozzi contesta anche questo aspetto della «dottrina», che secondo lui *«non certo può consistere nel dare la precedenza e la prevalenza, in ogni caso, al bombardare le basi aeree nemiche, con la speranza, ben remota dalla certezza, di conquistare un dominio dell'aria. Il reciproco bombardarsi le basi aeree, perché il Douhet non ha mai ammesso che possa essere reciproco, oltre ad offrire aleatori risultati (perché si va con due sacchi, l'uno per darle l'altro per prenderle), non fa avanzare la vittoria; infatti tutta l'azione aerea potrebbe esaurirsi in tale reciprocità, lasciando frattanto le altre due forze armate, d'entrambi i belligeranti, competere per proprio conto (senza aviazione!), per la vittoria»*.

Il Mecozzi prosegue: *«L'egemonia aprioristica sulle basi aeree nemiche è ipotesi di mera fantasia, se non altro perché il nemico ha letto i libri del Douhet ed ha imparato da lui qual è la ricetta per vincere!»*.

Così scriveva dunque il Mecozzi nel 1965. Trascu-  
rando per un momento i fatti della 2ª G.M. a cui ci siamo finora riferiti, andiamo a vedere cosa è successo nel 1967, nella guerra-lampo arabo-israeliana conclusasi in sei giorni.

L'aviazione del Generale Moïse Dayan ha saputo conquistare in poche ore il dominio dell'aria distruggendo al suolo le forze aeree antagoniste, ed ha vinto così «ipso facto» la guerra.

Si dovrebbe concludere che i libri del Douhet sono stati tradotti in ebraico, ma non in arabo o in russo?

Dispiace vedere come una mente razionale ed acuta, come Mecozzi ha dimostrato di essere in tante circostanze, sia stata offuscata dall'astio e dal rancore anti-douhetiano al punto da farlo cadere nella ripetizione di una banalità, del genere della *«guerra che si fa in due»*. Poiché egli scrive ancora: *«Dominio dell'aria è una aspirazione del Douhet tanto quan-*

*to di me stesso, e di chiunque, ed è anche soprattutto un'aspirazione del nemico, ciò che il Douhet dimentica sempre»*.

Lasciamo stare le «dimenticanze» di Douhet. Ma non v'è dubbio che gli egiziani, armati di modernissimi MiG, aspiravano a vincere non meno degli avversari. Hanno perso invece, perché gli israeliani «ci hanno saputo fare» e loro no (si sa che il fulmineo, fruttifero, decisivo assalto alle basi aeree egiziane era stato dagli israeliani meticolosamente studiato e preparato, ricorrendo perfino ai simulatori elettronici).

Da quando mondo è mondo, e non soltanto nella guerra (a proposito di Israele, teniamo pure presente la vittoriosa concorrenza commerciale che ci fanno i prodotti florofrutticoli ricavati dall'ex deserto palestinese), tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare della capacità realizzatrice.

### 3. La realtà della 2ª Guerra Mondiale

Come accennato all'inizio del Paragrafo 1, la 2ª G.M. ha confermato in abbondanza – a mio parere – la piena validità delle teorie douhetiane. Cercheremo di dimostrarlo con maggior cura in queste pagine, precisando subito che nella fase iniziale della guerra non si sono avute manifestazioni di vera e propria guerra douhetiana, per il semplice motivo che nessun belligerante si trovava in condizioni di condurla. Soltanto nella seconda fase gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra hanno costituito e addestrato poderose armate aeree idonee allo scopo.

Qui riprendiamo naturalmente il discorso su Douhet, col dire che egli aveva considerato indispensabile per il conseguimento della vittoria l'impiego «a massa» degli aerei.

Il Generale Mecozzi contesta anche il *principio della massa* definendolo *«generale a tutte le forze armate, inoppugnabile ma subordinato alle contingenze affinché non sia controproducente»*.

Certamente, tutti i principi dell'arte della guerra rappresentano niente altro che delle semplici «identità» dettate dalla logica, dall'esperienza, dalla ragione e diciamo pure dal buon senso. Si tratta infatti di affermazioni di questo genere: è necessario far massa, ossia attaccare in forze sul punto decisivo; bisogna cercare di ingannare e di sorprendere il nemico; e via di questo passo.

(Un mio collega li definiva irriverentemente «i principi del grazie al Kaiser»).

Ma l'abilità – l'abbiamo visto a proposito della guerra tra Arabi e Israele – non sta nell'impararli a memoria bensì nel saperli attuare in modo da renderli pienamente produttori.

Con l'aviazione, ossia con gli *aeroplani*, armi ideali a questo scopo, il principio della massa può essere attuato meglio di quanto non si possa con qualsiasi arma di superficie, e *deve* essere attuato in grandi proporzioni, per ottenere effetti decisivi, concentrando l'offesa nello spazio e nel tempo.

Ne deriva che nella guerra aerea gli obiettivi più redditizi sono quelli di vasta estensione come le grandi città dove – nei Paesi industrializzati – sono contenute le più preziose risorse materiali, umane e morali che alimentano, sostengono e sopportano la guerra.

Non è soltanto Douhet ad affermare questo. Ancora un giornalista, Giorgio Bonacina, ha scritto recentemente un interessante commento, che di seguito riportiamo, a proposito delle operazioni compiute dal formidabile *Bomber Command* britannico di cui era a capo il Maresciallo dell'Aria Arthur Harris (anche lui vituperato da certi settori quacchero-pacifisti della opinione pubblica inglese):

*«Il Bomber Command non conosce per obiettivi che le grandi e medie città industriali sulle quali svolge sistematicamente la area-bombing (bombardamento a zone). Non è puro terrorismo, come molti credono ancora oggi. I bombardamenti a zone, quando riescono, conseguono in pieno lo scopo prefissato. Una città saturata di esplosioni, e soprattutto di incendi, anche nell'eventualità (rara peraltro) che nemmeno una bomba investa direttamente un'importante industria, significa per il nemico la perdita di milioni di ore lavorative, per il caos che regna nella città medesima nei giorni successivi all'incursione. Inoltre, per mettere in ginocchio per qualche tempo un'industria, non sempre è necessario colpirla direttamente. Quasi sempre un attacco a zone ben eseguito blocca le fonti di erogazione dell'energia elettrica, del gas e dell'acqua: finché esse non sono di nuovo in grado di funzionare, la produzione industriale è ridotta a zero. L'aspetto più crudele dell'area-bombing è che in esso è implicita l'uccisione di migliaia di civili».*

Da notare che il Bonacina non fa alcun riferimento a Douhet, del quale probabilmente ignora gli scritti.

Parliamo ora della offensiva aerea sulla Germania, che cominciò ad assumere proporzioni douhetiane

nell'anno 1943, dopo che alla conferenza di Casablanca (21 gennaio 1943) venne impartita ai comandanti delle armate aeree inglesi e americane la seguente direttiva: *«Il vostro principale scopo consisterà nella distruzione progressiva del sistema militare, industriale ed economico della Germania, e nello scardinamento del morale del popolo tedesco fino al punto in cui la sua capacità di resistenza sarà praticamente spezzata».*

È evidente la priorità di importanza data allo «scardinamento del morale» anche se formulato in secondo luogo, per la solita ipocrita concessione al pudore puritano. Ovviamente, lo scardinamento del morale si doveva ottenere essenzialmente mediante l'offesa sulle popolazioni.

E questo in sostanza era il contenuto della teoria douhetiana, col sottinteso che il crollo del morale «civile» avrebbe comportato inevitabilmente il crollo del morale «militare».

Per esemplificare, qui ci riferiamo in particolare alle operazioni offensive degli inglesi, che avevano preparato le loro flotte aeree di quadrimotori ad operare prevalentemente di notte. Le azioni notturne esponevano a minori perdite, ma non tutti gli aeroplani raggiungevano l'area dell'obiettivo (la raggiungevano l'80% circa di quelli partiti) per le difficoltà connesse con il volo notturno, per quanto agevolato da particolari sistemi di radioguida utilizzabili sia per la navigazione che per il tiro.

Gli americani, dotati di quadrimotori di migliori caratteristiche, che in formazione potevano anche efficacemente difendersi con le armi di bordo, eseguivano le incursioni in pieno giorno. Quando le distanze lo consentivano usufruivano della scorta diretta dei caccia. Ovviamente la precisione di tiro di giorno risultava maggiore.

Quanto alle perdite subite dagli attaccanti, è da dire che in complesso si mantenevano nella proporzione del 5% circa, sia di giorno che di notte, riferite agli aeroplani che riuscivano a raggiungere l'area dell'obiettivo.

Per dare un'idea della portata delle operazioni offensive degli inglesi, citiamo i dati riguardanti alcune incursioni su Amburgo, città di 1.760.000 abitanti, la più popolosa dopo Berlino.

La prima grande incursione notturna (vi si è accennato nel Paragrafo 2) avvenne il 24 luglio 1943. Nel periodo di dieci giorni seguirono altre tre incursioni, a ciascuna delle quali parteciparono in partenza circa 700 bombardieri quadrimotori, il 31% dei



quali (ossia circa 220 aeroplani) riusciva a «centrare» il bersaglio, nel senso che rovesciava le bombe entro un raggio di cinque chilometri dal centro della città.

(Nel frattempo anche gli americani effettuarono un'incursione diurna con 235 bombardieri quadrimotori).

Le 8.000 tonnellate di bombe lanciate su Amburgo, con i connessi spaventosi incendi, provocarono danni enormi: completamente distrutte 183 grandi fabbriche (su 524) e 4.118 piccole industrie (su 9.068); affondate nel porto navi per 180.000 tonnellate; distrutti dodici ponti. I morti furono circa 50.000, mentre 753.000 abitanti rimasero senza tetto.

E si era appena agli inizi dell'offensiva aerea. I bombardamenti proseguirono sempre più catastrofici per tutta la guerra: negli ultimi dieci mesi furono rovesciate sul suolo germanico 1.200.000 tonnellate di bombe, pari al 72% del totale.

Mi trovavo all'epoca – spettatore involontario anzi coatto – proprio nella zona di Amburgo, e conservo vivissima la visione delle formidabili formazioni di bombardieri americani lanciati a distruggere la grande città anseatica. Le loro scie coprivano il cielo di bianchi cirri; procedevano imperterriti affrontando e superando il contrasto dei caccia nemici; alcuni aerei, sia attaccanti che difensori, abbattuti precipitavano. Uno spettacolo grandioso e impressionante che realizzava in pieno la guerra immaginata da Douhet.

I critici anti-douhetiani obiettano che il crollo della Germania si è avuto soltanto dopo che ne è stato occupato il territorio. È vero, ma il caso va chiarito con alcune considerazioni.

Già alla fine del 1942 la Germania si rese conto della impossibilità di continuare la guerra su tutti i fronti, al punto che decise di fare dei passi, in segreto (ossia all'insaputa dell'Italia) per stipulare una pace separata, o con i sovietici o con gli anglo-americani. I tentativi non ebbero buon esito.

Un tal comportamento di Hitler non desterà meraviglia per chi abbia letto il suo «vangelo» (*Mein Kampf*) dove tra l'altro il futuro Führer aveva scritto:

*«Colui che si imbarazza a consultare la propria coscienza per sapere se deve continuare ad osservare un patto, qualunque sia questo patto, e qualunque sia la situazione, è un imbecille».*

La situazione andò sempre peggiorando. Nell'estate del 1943 ebbe inizio l'invasione dell'Europa con lo sbarco in Sicilia, e crebbe l'offesa e la minac-

cia delle armate aeree inglesi e americane, sempre più preponderanti.

La partita evidentemente poteva considerarsi perduta senza rimedio, e l'Italia cercò di uscire dal conflitto. È bene si sappia che nella stessa epoca (Convegno Mussolini-Hitler di Feltre, del giorno 19 luglio) altri ufficiali tedeschi espressero privatamente l'opinione che la Germania avrebbe dovuto fare altrettanto. (Pare fosse di questo parere anche l'Ammiraglio Canaris, Capo dei Servizi Segreti del Reich).

Se la Germania non lo fece, fu per la presenza al sommo della gerarchia statale di un paranoico megalomane e criminale come Hitler. La rivolta-congiura del luglio 1944, lungamente preparata, doveva servire ad eliminare fisicamente tale ostacolo, ma fallì nel sangue (un precedente attentato a Hitler era pure fallito, nel marzo 1943).

Non è da credere che i congiurati fossero essi stessi dei criminali ambiziosi avidi di potere; erano invece Ufficiali coraggiosi e responsabili, che cercarono di salvare il salvabile e soprattutto, di risparmiare alla Germania altri spaventosi lutti e rovine. Ne è conferma l'adesione a loro data dal Maresciallo Erwin Rommel, eroe nazionale, fino allora più di ogni altro esaltato dal Führer quale campione indiscusso del militarismo del Terzo Reich.

Dopo quanto ora detto si può affermare tranquillamente che con un diverso regime (tipo Italia o Giappone) la resa effettiva della Germania si sarebbe avuta almeno con un anno di anticipo (1944) e forse anche con due (1943).

Peraltro, il ritardo nella conclusione del grande conflitto è da imputare anche alla errata, ostinata e colpevole determinazione degli anglo-americani di volere assolutamente la resa incondizionata del nemico.

E veniamo finalmente alla sconfitta del Giappone, caso tipico esemplare a dimostrazione della validità della teoria douhetiana, poiché il potente *Impero del Sol Levante* è crollato dopo cinque mesi di intensa offensiva aerea sul suo territorio metropolitano, senza che ne sia stata necessaria l'invasione.

Ma procediamo con ordine.

Data la situazione geografica, né gli Stati Uniti né il Giappone potevano concepire nel 1941 una guerra douhetiana. È noto che l'iniziativa delle operazioni fu del Giappone, che attaccò decisamente con l'operazione-sorpresa contro Pearl Harbour (7 dicembre 1941) intesa a menomare gravemente l'efficienza della flotta americana, come premessa per



l'attuazione dei suoi ambiziosi piani di conquista nella vastissima area del Pacifico occidentale.

La prodigiosa espansione, spinta fino a seimila chilometri dalla madrepatria, durò in effetti fino al maggio 1942. Da allora ebbe inizio la controffensiva americana, e i nipponici furono costretti ad abbandonare via via i territori occupati, subendo cocenti sconfitte e perdite sempre più gravi.

Fu una vera lotta tra giganti. Per darne un'idea annotiamo le perdite navali subite dai contendenti nella grandiosa complessa battaglia aeronavale detta di Leyte (23-26 ottobre 1944), rilevando inoltre che la quasi totalità delle navi venne affondata dagli aeroplani (la schiacciante superiorità aerea americana si rivelò ovviamente anche in questa circostanza).

Risultarono affondate le seguenti navi giapponesi: 3 corazzate, 1 portaerei pesante e 3 leggere, 6 incrociatori pesanti, 4 incrociatori leggeri, 11 cacciatorpediniere. Molto minori furono le perdite americane: 2 portaerei leggere, 2 cacciatorpediniere, 1 avviso scorta.

Ebbene, nemmeno battaglie di tal portata sono da considerarsi risolutive nel conflitto nippo-americano. Esse servirono in sostanza – a parte la grave menomazione materiale e morale indubbiamente inflitta al nemico – soltanto a far progredire l'avanzata americana, tesa a conquistare le isole vicine al Giappone da utilizzare come base del bombardamento strategico.

L'offensiva aerea sul territorio giapponese ebbe inizio infatti dopo la conquista di Okinawa (marzo 1945) e in cinque mesi determinò la sconfitta clamorosa dell'Impero del Sol Levante.

Riportiamo i dati di una delle incursioni iniziali, quella che distrusse, il 9 marzo 1945, la zona più popolosa della città di Tokyo per una superficie di circa 38 Km<sup>2</sup>. Impiegati 279 aeroplani; lanciate 1.667 tonnellate di bombe dirompenti e incendiarie; causati 83.600 morti e 102.000 feriti.

I bombardamenti furono intensificati nei mesi successivi, passando dalle 13.000 tonnellate di bombe mensili lanciate in marzo alle 42.700 di luglio.

I dati numerici percentuali (all'americana) sul crollo progressivo e rapido del Giappone per effetto dei bombardamenti aerei sono stati in seguito così indicati. Prima dell'inizio dei bombardamenti soltanto il 10% della popolazione aveva cominciato a dubitare della vittoria, nonostante le gravi disfatte subite nel Pacifico e la peggiorata situazione alimentare. La

percentuale dei pessimisti salì al 19% nel maggio 1945, al 46% nel giugno, al 78% alla vigilia della capitolazione.

Se non si vuol dare importanza alle statistiche e alle sensazioni, lasciamo parlare i fatti. Dopo i primi tre mesi di bombardamento, nel maggio 1945, il Consiglio Supremo giapponese per la direzione della guerra iniziò le discussioni per trovare il modo di por fine al conflitto con azione diplomatica. All'uopo furono fatti dei passi tramite l'U.R.S.S. (allora neutrale) per trattare con gli Stati Uniti.

Si sa inoltre che la Conferenza di Potsdam (17 luglio – 2 agosto 1945) venne ad interferire con il proposito giapponese di inviare a Mosca il Principe Konoye, il quale avrebbe dovuto ufficialmente negoziare una pace condizionata. In realtà era stato personalmente incaricato dall'Imperatore Hirohito di concludere la pace ad ogni costo.

*Tutto questo avvenne prima del lancio delle bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki* (6 e 9 agosto 1945). Le bombe atomiche dunque costituirono soltanto la non necessaria *ultima ratio*, e più che altro consentirono di «salvare la faccia» ai Capi militari giapponesi, già ritenuti invincibili e ora costretti ad implorare la pace.

Il Giappone si arrese il 10 agosto 1945, quando aveva alle armi ancora sei milioni di soldati e disponeva di diecimila aeroplani, di cui cinquemila *kamikaze*.

Tirando le somme, diciamo che settantacinque mesi di travagliatissima guerra aero-terrestre e aero-navale (definiamola «mecozziana» per intenderci) non avevano ancora piegato il Giappone, il cui crollo fu invece determinato in cinque mesi dalla offensiva aerea douhetiana.

Dunque si può affermare che soltanto la guerra douhetiana ha portato al crollo definitivo del morale del popolo giapponese, un popolo nel quale la disciplina, l'amor patrio, lo spirito di sacrificio, hanno raggiunto vette senza confronti nell'era moderna.

E non sono soltanto i *kamikaze* a testimoniare. Per chi considerasse questi uomini degli esseri eccezionali, votatisi volontariamente alla morte perché fanatici suggestionati da un ambiente particolare, ricordiamo l'altissima concezione del dovere che ha sempre animato tutti indistintamente i combattenti giapponesi di ogni grado, fino ai più umili. Le cronache degli ultimi anni hanno infatti più volte parlato del ritrovamento, in diverse sperdute isole del Pacifico, di

soldati dimenticati, ignari degli avvenimenti succedutisi, che dopo trent'anni aspettavano ancora per cedere le armi l'ordine dell'Imperatore.

A riguardo citiamo un episodio raccontato da un giornalista americano: egli intervista il Sergente superstite Shoichi Yokoi, ritrovato a Guam nel 1972, e gli chiede: «Come ha fatto a sopravvivere per ventotto anni nella giungla? Grazie alle banane?». Lo stremato sottufficiale si raddrizza fiero e risponde orgogliosamente: «No, grazie all'Imperatore!».

Accenniamo ora alla «economicità» della guerra douhetiana, nel significato più ampio e comprensivo della parola, citando unicamente le cifre indicative sintetizzanti l'attività da bombardamento svolta nel teatro del Pacifico durante la guerra. Nella prima fase di guerra «tradizionale» preparatoria, durata settantacinque mesi, gli americani hanno lanciato 495.600 tonnellate di bombe (76% del totale); negli ultimi decisivi cinque mesi 160.000 tonnellate (24%).

Oltre tutto, è da dire che la vittoria, conseguita con l'arma aerea, costituì una autentica sorpresa per l'alto Comando americano. L'Aviazione era allora negli U.S.A. una delle tante armi dell'Esercito, come l'Artiglieria o il Genio (la Marina da parte sua era dotata di aerei e di navi portaerei). L'Aeronautica americana autonoma – U.S. Air Force – è stata costituita soltanto nel 1950.

Che la vittoria sia stata una sorpresa è confermato dal fatto che, anche dopo lo sviluppo decisamente favorevole delle operazioni, i Capi tradizionalisti avevano considerato indispensabile, per vincere, la invasione del territorio giapponese, pianificandola accuratamente. Gli sbarchi avrebbero dovuto aver inizio nel novembre 1945. Le perdite umane prevenivate per la grande operazione erano di circa un milione di combattenti, tra morti e feriti!

Dunque gli americani, avendo costituito le loro poderose flotte di bombardieri, si sono messi automaticamente in condizioni di poter condurre una guerra douhetiana: l'hanno condotta e si son trovati così a vincere... quasi senza volerlo, la guerra totale.

Che altro occorre per dimostrare che Douhet aveva ragione?

#### 4. Il caso dell'Italia

Abbiamo già ricordato in precedenza che l'Italia crollò di fatto nel 1943 quando i bombardamenti aerei, quelli subiti e quelli minacciati, diventarono

paurosi dimostrando che il nostro Paese era irrimediabilmente in balia del nemico (si sa peraltro che una tal situazione faceva seguito al disastroso andamento della guerra di superficie nei vari fronti).

Caduto il fascismo, i bombardamenti non cessarono; vennero bensì intensificati, e ancora in funzione politica, per far decidere il Governo Badoglio alla resa incondizionata senz'altro indugio.

Gli alleati non si resero conto che le trattative per l'armistizio – malauguratamente condotte in modo confuso, con diversi mediatori – diventavano complicate e delicate dovendo essere svolte all'insaputa dei tedeschi. Essi si dimostrarono molto diffidenti e sospettarono l'eventualità di un machiavellico voltafaccia da parte dell'Italia. E questo naturalmente aggravò la situazione.

La cattiva opinione degli anglo-americani nei nostri riguardi trovò qualche giustificazione nei tentennamenti, ripensamenti, tentate furbizie, rilevati in alcuni degli interlocutori italiani.

A buon conto, gli alleati proseguirono i bombardamenti fino alla proclamazione dell'armistizio (8 settembre 1943).

Di quel periodo riportiamo notizie e dati riferiti alle operazioni condotte dal *Bomber Command* britannico. Sospese il 26 luglio – quando si attendeva una immediata capitolazione dell'Italia – vennero riprese in agosto con le più massicce e disastrose incursioni sulle tre principali città industriali del settentrione.

Su Torino, in una prima incursione, 144 aeroplani lanciarono 244 tonnellate di bombe; in una seconda 137 aeroplani ne lanciarono 248 tonnellate.

Su Genova vi fu una sola incursione con 72 aeroplani e 169 tonnellate di bombe.

La città più bombardata fu Milano che subì tre grosse incursioni: l'8 agosto con 72 aeroplani e 201 tonnellate di bombe; il 13 agosto con 481 aeroplani e 1.252 tonnellate; il 15 agosto con 193 aeroplani e 601 tonnellate.

I danni subiti dalla metropoli lombarda risultarono gravissimi. Circa 11.000 edifici rasi al suolo o danneggiati seriamente, talché il 60% della città diventò inabitabile. Le industrie colpite furono 239. Gravemente sconvolto tutto il sistema dei trasporti e della erogazione di energia.

Il numero dei morti si calcolò in 1.033. La città era stata in gran parte sfollata, e quasi tutti i cittadini rimastivi per necessità sgombravano la sera per andare a dormire nei paesi vicini.

Sulle tre città, nel suddetto periodo, furono rovesciate complessivamente poco meno di 3.000 tonnellate di bombe. Quantitativo modesto, rispetto a quello toccato alle città tedesche e giapponesi, ma sempre disastroso e insopportabile. Oltre tutto si trattava di una razione aggiuntiva, destinata non a far crollare l'Italia, già crollata, ma soltanto a solleccitarne l'uscita definitiva dal conflitto.

Costatazione particolarmente significativa: dei 1.099 aeroplani britannici che parteciparono alle incursioni ne furono abbattuti *due*, ossia soltanto il due per mille!

Tutti i dati riferiti sono da considerare veritieri e precisi, essendo stati ricavati dall'archivio, non più segreto, del *Bomber Command*.

Nella stessa epoca gli americani bombardarono prodigamente e impunemente numerose altre città, giudicate più o meno importanti come centri ferroviari, sedi di industrie, di comandi militari, ecc.; citiamo Bologna, Foggia, Bari, Taranto, Orte, Civitavecchia, Roma, Napoli, Isernia, Sulmona, Benevento, Cagliari, Carbonia, Frascati. Non possediamo i dati statistici relativi a queste incursioni, ma furono tutte notoriamente disastrose.

I giovani si domanderanno come mai la patria di Douhet sia stata la prima illustre (e facile) vittima della guerra aerea, che essa non è stata in grado di condurre.

La risposta la stiamo dando col ricordare fatti e situazioni dell'epoca. Qui precisiamo che nell'anteguerra in Italia si è sì molto esaltato Douhet a chiacchiere, ma la struttura (e il proporzionamento) delle Forze Armate è rimasta in sostanza quella tradizionale, come del resto è avvenuto anche negli altri Paesi.

Esisteva una *Regia Aeronautica* autonoma, ma la sua consistenza non era tale da consentire una guerra douhetiana. Per maggior chiarezza riportiamo quanto scrive in proposito il Generale Giuseppe Santoro, al tempo Sottocapo di S.M. della *R. Aeronautica*.

*«Il rapido sviluppo e la volontà di affermarsi della nuova Arma, le nuove teorie sul «dominio dell'aria» del Douhet dettero luogo a lunghe, violente, accanite discussioni, che poterono far apparire grette rivalità personali e cieche difese di interessi particolari quelli che furono in sostanza onorevoli e salutari contrasti, aventi tutti la stessa origine, il comune intento, di agire per i superiori interessi del Paese. (Omissis). Il male fu che questi contrasti non riusci-*

*rono a dar vita ad una dottrina aerea di base, da tutti o dalla maggioranza accettata, nella quale incanalare la mentalità, non solo dell'Aeronautica ma anche dell'Esercito e della Marina, e sulla quale indirizzare le costruzioni, la preparazione e l'addestramento. (Omissis). Di carattere più particolare, ma non meno gravi, furono le conseguenze nel campo dell'industria, dell'indirizzo delle costruzioni, della preparazione morale e professionale del personale».*

Per quanto riguarda il proporzionamento delle specialità aviatorie il Santoro scrive ancora:

*«La caccia aveva assunto una notevole preminenza sul bombardamento, sia perché si era giunti insensibilmente a considerarla la specialità principale, sia perché i piloti erano istintivamente attratti verso un'attività più brillante e di maggiori soddisfazioni. Il bombardamento, sebbene le apparenze potessero far ritenere il contrario, era tenuto in certo qual modo in secondo piano e i migliori piloti cercavano in tutti i modi di evitare di esservi assegnati. Si era così diffusa la convinzione che, salvo eccezioni, i piloti da bombardamento fossero quelli che non avevano le più brillanti e appariscenti attitudini richieste per la caccia».*

Si seguivano in sostanza, come si vede, direttive del tutto opposte a quelle indicate da Douhet. Fatto sta che all'entrata in guerra (giugno 1940) escludendo le aviazioni ausiliarie (dotate complessivamente di circa 900 aerei) le forze della cosiddetta *Armata Aerea* comprendevano 995 bombardieri e 574 caccia. I bombardieri, bimotori e trimotori, avevano una potenza installata piuttosto modesta, dell'ordine dei 2000-3000 cavalli, e non si potevano certo considerare aeroplani ideali per condurre una guerra douhetiana.

Mancavano anche, a portata della loro autonomia, obiettivi industriali e demografici che ne giustificassero un impiego massiccio di valore decisivo per le sorti del conflitto. Si osserva però che, pur restando nel quadro della guerra tradizionale, si sarebbe potuto, con i bombardieri impiegati a massa, ottenere subito la eliminazione di Malta come base navale e aerea, con le prevedibili favorevoli conseguenze per le operazioni in tutto il bacino del Mediterraneo.

L'Italia non era dunque in condizioni da applicare le teorie di Douhet. Sorprende tuttavia che il Generale Francesco Pricolo nel libro *«La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale»*, edito nel 1971, non si sia limitato a fare una tale semplice



constatazione, ma si sia invece inaspettatamente dichiarato anti-douhetiano.

Sorprende, perché egli nel 1938 aveva scritto espressioni di questo genere (riportate anche nel libro sopra indicato): *«L'arma efficace della flotta aerea è il terrore». «Si griderà alla barbarie, alla violenza sul diritto delle genti, ma non bisogna lasciarsi impressionare. La guerra non è certo una esibizione di cortesia o di sentimenti umanitari: quello che conta è riuscire a imporre la propria volontà».*

Sono parole che fanno eco a quelle di Douhet, il quale aveva proclamato, fin dagli anni '20: *«La guerra a venire assumerà una atroce apparenza. L'umanità e la civiltà dovranno bendarsi gli occhi, ma sarà inevitabile. Le armate aeree non potranno fare altro se non agire contro le popolazioni inermi delle grandi città e dei centri industriali ed agire con la massima intensità e con la massima violenza».*

Che le profezie di Douhet si siano avverate lo stiamo raccontando in questo articolo, e molti di noi l'hanno constatato e sofferto in proprio. Secondo il Generale Pricolo invece *«l'applicazione pratica di tale teoria (Douhet) non ebbe vita molto lunga, poiché a seconda guerra mondiale inoltrata non rivelò gli effetti che si pensava di conseguire, specialmente perché le risorse umane di difesa e di resistenza si dimostrarono ben più ampie e solide del prevedibile».*

Sarà che io sono un douhetiano fanatico, ma un tale giudizio mi pare del tutto stonato. Per me, è come sentire un teologo cristiano affermare che Cristo è morto di sonno (mi si perdoni il ricorso alla banale battuta popolare, avendo dichiarato all'inizio che mi sarei espresso con molta disinvoltura).

Sorprende anche che un Capo aeronautico di alto prestigio quale è stato il Generale Pricolo – nel 1940 Capo di S.M. e Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica – chiami ora a conforto della sua opinione un Robert Kennedy, ai più del tutto sconosciuto come critico militare. Il Bob Kennedy avrebbe scritto, nel 1968: *«La pretesa delle forze aeree di possedere una capacità distruttiva illimitata è già stata smentita in passato (fortunatamente per la razza umana)». «Il risultato dei violenti bombardamenti alleati fu che nel 1944 la produzione bellica era triplicata rispetto al 1941, nonostante il fatto che a Berlino due terzi delle abitazioni fossero distrutte, e più di un milione di tedeschi fossero morti o feriti nei bombardamenti».*

Nel citare, immeritadamente, Bob Kennedy ci siamo imbattuti nella ricorrente baggianata dello «aumento della produzione bellica tedesca». È il caso di spenderci su qualche parola.

Rileviamo intanto che non di tutti i materiali bellici sarà aumentata la produzione. Per esempio, riguardo alla preziosa benzina sintetica, il Generale Rodolfo Gentile diligentemente ci informa che la produzione normale, prima dei bombardamenti, era di 316.000 tonnellate mensili; si ridusse a 107.000 nel luglio 1944; a sole 17.000 nel settembre 1944. E non ne avranno sofferto soltanto i possessori di accendini!

Comunque, per una giusta valutazione, l'aumento effettivo di produzione bisognerebbe metterlo a confronto con quello che ci sarebbe stato in assenza dei bombardamenti, e questo dato manca.

Ancora, visto che la Germania è crollata nonostante l'aumento delle risorse materiali, la sconfitta si può ben attribuire al collasso morale determinato dai bombardamenti aerei. E così si viene a dar ragione ancora una volta a Douhet.

Tornando al Generale Pricolo, mi permetto di dissentire anche dal giudizio da lui espresso in merito alla guerra vietnamita. Egli così si esprime:

*«Nella recente guerra del Vietnam del Nord la dottrina del Generale Douhet è stata definitivamente seppellita. L'Aviazione degli Stati Uniti, di una potenza inaudita neppure immaginabile prima d'ora (ogni aereo B-52 può lanciare trenta tonnellate di bombe), pur operando praticamente senza alcun contrasto aereo da parte del nemico, dopo oltre cinque anni non riesce ad aver ragione di un piccolo paese. È vero però che l'Aviazione non è stata impiegata dai militari in base alle ferree leggi della strategia, ma dagli uomini politici di ogni livello. Costoro hanno ritenuto di poter vincere una guerra subordinando il tipo e il ritmo delle operazioni militari ai mutevoli apprezzamenti sulla esplosiva situazione internazionale, già ben nota in partenza».*

Osservo brevemente che contro il Nord Vietnam non mi pare sia stata pianificata e condotta una guerra douhetiana, bensì sostanzialmente mecozziana, nel senso che sono stati colpiti prevalentemente e discontinuamente bersagli militari di interesse sia tattico-strategico che logistico, inclusi i centri di rifornimento e le comunicazioni. Tali obiettivi erano dispersi nelle varie zone di combattimento del Sud Vietnam come pure nel territorio del Nord Vietnam, dove non si sono potute evitare vittime tra i civili.



Evidentemente si è trattato di un impiego irrazionale le cui motivazioni sono state giustamente indicate dal Generale Pricolo. Ne sono derivati i risultati paradossalmente negativi da lui ricordati.

In definitiva, si potrebbe concludere che la guerra vietnamita ha dimostrato come una potente armata aerea impiegata non per condurre una guerra integrale, ma a spizzico, contro obiettivi sparsi, non riesce a risolvere una guerra degenerata in estesa guerriglia. Contro la guerriglia si può pensare siano più indicati i mezzi e i metodi dell'assalto, ma nemmeno da essi sono da attendersi risultati decisivi.

Dopo le digressioni «Kennedy» e «Vietnam» riprendiamo a trattare la materia attinente al titolo del Paragrafo citando il Generale Remo Magistrelli, il quale in un articolo pubblicato sulla «Rivista Aeronautica» (n. 6 del 1972) chiama in causa il Generale Pricolo che – dice lui – all'entrata in guerra dell'Italia «rinne la dottrina douhetiana sostituendola con la convinzione che l'aeronautica va impiegata di volta in volta come le circostanze suggeriscono».

Il Generale Magistrelli prosegue con la constatazione delle condizioni dell'Aeronautica Italiana del tempo, che io ho già ricordato in precedenza. Trascrivo le parole di Magistrelli, dissociandomi dal «fortunatamente». *«Fortunatamente, non so per quali motivi, la Aeronautica Italiana, malgrado i reiterati atti di fede dei ferventi seguaci del Douhet, si presentava alla guerra del 1940 con una configurazione che con la dottrina del Douhet non aveva quasi nulla a che fare, e sviluppò una serie di operazioni che non rispondevano affatto ai canoni di quella dottrina».*

Secondo il Generale Magistrelli, *«gli avvenimenti hanno fatto giustizia e dato ampia soddisfazione alla tesi del Mecozzi».* A me pare che non sia proprio così, né sul piano teorico né su quello pratico.

È vero che l'aviazione è stata impiegata quasi esclusivamente in operazioni ausiliarie. Con tutto ciò una tale collaborazione, pur prestata con grande buona volontà ed alto spirito di sacrificio, poco ha potuto per evitare sconfitte e ripiegamenti nei vari settori in cui i nostri aeroplani sono stati dispersi.

È anche da rilevare che quando si è tentato con una forza aerea abborracciata, palesemente inidonea, una operazione di guerra aerea «autonoma», col dislocare nel Belgio bombardieri e caccia destinati ad agire sull'Inghilterra, si è registrato un completo fallimento.

A questo punto è il caso di osservare che nessuna dottrina può derivare dalla «convinzione che l'aeronautica va impiegata di volta in volta come le circostanze suggeriscono».

La verità è che si è dovuto ricorrere quasi sempre a improvvisazioni, adattamenti, ripieghi, che non potevano supplire a deficienze qualitative e a inferiorità quantitative dei nostri mezzi e della nostra organizzazione, non preparati per operare bellicamente nei più svariati e difficili ambienti, dai torridi deserti africani alle gelide steppe russe. Abbiamo sì avuto anche alcuni aeroplani di ottime prestazioni, da considerare però eccezioni, nelle quali non rientrano gli aerei «d'assalto».

Sappiamo bene che dovunque il personale ha fatto miracoli, prodigandosi con impegno e genialità, con generosità e dedizione al dovere. Le grandi difficoltà affrontate aggiungono merito a chi ha valorosamente operato e combattuto, ma le deficienze e gli errori restano, e bastano a spiegare tanti insuccessi.

Nel complesso, si può dire che le disfunzioni, le amarezze e le delusioni siano state molto più numerose delle soddisfazioni. E non si vede pertanto in quali avvenimenti il Generale Magistrelli abbia riscontrato la dichiarata sua *«ampia soddisfazione alla tesi del Mecozzi».*

In conclusione, il bilancio totale della guerra aviatoria appare tutt'altro che confortante se si mettono a confronto i risultati parziali e finali con l'enorme dispendio in uomini e mezzi che il grande conflitto ci è costato.

All'atto dell'armistizio ci erano rimasti appena 670 aeroplani efficienti, avendone consumato nel crogiolo bellico alcune migliaia. Gli aviatori mancanti all'appello erano 12.748. E quante sofferenze, quanti sacrifici, quanti eroismi noti e ignoti sono compendati in questa cifra!

## 5. Douhetiani e antidouhetiani nel mondo

Mi viene in mente prima di ogni altro il Generale americano William (Billy) Mitchell pilota aviatore dal 1917, ammiratore e seguace di Douhet, propugnatore come il Nostro di un'Arma Aerea strategica autonoma.

Nel 1921 e nel 1923 Mitchell si dedicò in particolare alla valorizzazione dell'aviazione antinavale, preparando ed eseguendo esperimenti «al vero» nei quali dimostrò che le bombe aeree affondavano facilmente le navi.

Ne derivarono aspre polemiche con i Capi militari, in seguito alle quali Mitchell venne deferito alla Corte Marziale e sospeso dal servizio per cinque anni. Ritiratosi a vita privata continuò invano a sostenere la sua grande idea. Morì dimenticato nel 1936.

Ma la sua personalità acquistò spicco e splendore nel tempo; ricordo che ne fu ricavato nel secondo dopoguerra un bellissimo film intitolato «Corte Marziale», con protagonista Gary Cooper.

Scrittore e critico di fama internazionale è l'americano oriundo russo Alexander P. De Seversky, ingegnere e pilota con notevole attività di volo. Come Douhet, egli esaltava l'importanza primaria della aviazione scrivendo: «*Quando i belligeranti hanno la capacità potenziale di distruggersi reciprocamente, la superiorità dei mezzi per portare a segno gli agenti distruttivi è decisiva*».

De Seversky proclama la lapalissiana verità douhetiana che «*l'avvento della potenza aerea ha reso possibile di colpire l'avversario nei suoi centri vitali, oltrepassando d'un solo balzo gli eserciti schierati ai suoi confini, senza bisogno di mettere a ferro e fuoco chilometro per chilometro l'intero suo territorio*» (il concetto di Douhet è ripetuto quasi con le stesse parole).

Particolarmente interessante, provenendo da un americano, è la sua considerazione che «*risulta del tutto erronea la politica cosiddetta delle forze equilibrate*», che tende alla massima efficienza sulla terra, sul mare e nell'aria. Una tal politica comporta un dispendio insopportabile e può portare al fallimento economico, ossia alla sconfitta prima di combattere. Il guaio è che si presenta come la più ovvia, e viene generalmente adottata per non scontentare nessuno.

Per quanto riguarda la guerra aerea integrale, De Seversky non dimostra la coerenza di Douhet, e si fa prendere dagli scrupoli quando dice che è inutile uccidere e che è importante invece la distruzione della materia. Si può subito ribattere che è impossibile «*colpire l'avversario nei suoi centri vitali*» senza uccidere.

De Seversky in proposito scrive ancora che «*né le minacce né l'uccisione degli abitanti di un Paese nemico potranno decidere le sorti delle guerra*». Ma si contraddice, senza volerlo, quando rievoca la personale esperienza fatta da Ufficiale zarista durante la 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale, in un periodo che così descrive:

«*Io avevo il comando dell'aviazione da caccia nel Baltico quando scoppiò la rivoluzione del 1917. Il personale specializzato ai miei ordini aveva uno spiri-*

*to assai superiore a quello dei soldati che combattevano nelle trincee. Eppure, comprendendo che il Paese era sulla via della dissoluzione, i miei specialisti pensarono soltanto ai propri cari esposti al divampare della violenza, alle loro mogli, ai loro figli, ai loro padri, indifesi nel dilagare della anarchia. E tutti preferirono tornarsene a casa*». («Tutti a casa!». Abbiamo conosciuto anche noi il triste significato di questo grido, nel settembre 1943!).

In tema di guerra integrale, parole molto chiare e sincere al pari di Douhet ha scritto il francese Jules Moch: «*Non inganniamoci: la umanizzazione della guerra, atto inumano per eccellenza, è un orribile allettamento. Le leggi della guerra non sarebbero rispettate che nella misura in cui i belligeranti avessero un interesse morale – o anche materiale – a rispettarle. Che l'esercito sia la chiave delle battaglie, come crede il Generale Ridgway, o che svolga soltanto una parte accessoria, esso non si difenderebbe, o non attaccherebbe, se non nella misura in cui il suo morale restasse buono e il suo vettovagliamento fosse assicurato. Ora, è col minacciare la vita dei suoi bambini, della moglie e dei genitori che si mina più sicuramente il morale del combattente; ed è attaccando le popolazioni civili che si rovina nel modo più sicuro la produzione necessaria agli eserciti moderni. L'attacco massiccio delle città appare così come condizione per la vittoria. L'esistenza stessa delle potenze belligeranti e non quella delle sole forze combattenti sarebbe in gioco e costituirebbe l'obiettivo sia unico che principale. Tutti i mezzi sarebbero allora buoni; anche quelli proibiti dalle convenzioni firmate in tempo di pace, per distruggere l'avversario tutelando se stessi*».

Un altro Generale americano, che come il Ridgway nominato dal Moch, considera l'esercito la «briscola» principale atta a vincere la guerra, è James M. Gavin.

Il Gavin, valoroso comandante di reparti paracadutisti nella 2<sup>a</sup> G.M., afferma che la difesa dell'Europa e del mondo libero deve essere basata sulle forze terrestri dotate di grande mobilità, con una «riserva» costituita da almeno una Divisione di «cavalleria del cielo» (*sky cavalry*), più due Divisioni corazzate.

In che cosa consiste questa magnificata «cavalleria del cielo»? Semplicemente in un reparto di elicotteri destinato a trasportare i combattenti in quella che lui definisce «zona di decisione», ossia nell'area dove si svolge la battaglia terrestre. Mi pare che la teoria di Gavin rappresenti un prodotto tipico da

«deformazione professionale», non meritevole di molta considerazione.

E veniamo infine a parlare del nostro Mecozzi, il più intransigente e irriducibile avversario di Douhet.

Premetto che ho ben conosciuto già dagli anni 1934-35 l'allora Ten. Colonnello, poi Colonnello, Amedeo Mecozzi, Comandante del 5° Stormo d'Assalto, essendo io Capitano suo dipendente quale Comandante della 100<sup>a</sup> Squadriglia.

La personalità del Mecozzi era ben nota nell'ambiente aeronautico. Asso di guerra, Ufficiale di solida cultura professionale e di vasta cultura generale, «si era fatto da sé», con grande forza di volontà diventando anche scrittore forbito e assiduo pubblicista, propagatore fervido dell'idea aeronautica.

Ai suoi ordini svolsi entusiasticamente e con grande soddisfazione il mio compito, ammirando in lui la rettitudine, lo zelo, la totale dedizione al servizio. Era veramente fanatico del dovere, infaticabile nel pensiero, nel lavoro, nelle iniziative. Nell'azione di comando e nel comportamento si distingueva da ogni altro per metodicità e precisione, del tutto alieno da quel «pressappochismo» che costituisce purtroppo il più diffuso seppure il non maggiore dei difetti nazionali.

Amava conversare, nei ritagli di tempo, e sopportava benevolmente il mio vivace contraddittorio in tema di guerra aerea. In tale campo ho continuato a contraddirlo anche in seguito, restando tuttavia a lui legato da devota, sincera e costante amicizia, mai venuta meno.

Per completare il quadro, non mi esimo dal dire che il Mecozzi mi è parso alquanto decaduto nell'equilibrio psichico e intellettuale, negli ultimi anni della sua solitaria e amara vecchiaia; sarà stato forse per il sedimentarsi, nel suo animo esacerbato, dei dolori e dei mali, fisici e morali, che aveva sofferti nel passato e soffriva nel presente.

La *teoria dell'assalto* (o «tendenza» all'assalto) propugnata dal Mecozzi è stata pittorescamente e retoricamente definita da lui stesso «una aviazione da bombardamento fatta con cuore e cervello d'aviatore da caccia». Questa definizione però non dice molto sulla effettiva «consistenza» della teoria. Fa solo capire che gli aeroplani devono essere piccoli e maneggevoli, per meglio rispondere alla modalità di impiego preferenziale «a volo rasente», in incursioni operate da piccoli manipoli.

Gli aeroplani d'assalto, assicura tuttavia Mecozzi, devono far parte integrante della «*Armata Aerea*», anzi costituirne la forza maggiore.

Qui dobbiamo cominciare a dare delle delusioni a molti improvvisati, o interessati, esegeti della teoria mecozziana, precisando che nel suo libro fondamentale «*Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere*» il Mecozzi scrive: «Non si rinunzi bensì si provveda con cura alla concomitanza delle operazioni aeree (nel campo d'azione proprio dell'*Armata Aerea*) con le operazioni delle due forze armate; ma si escluda di norma l'ausilio diretto alle azioni di terra e di mare». Quell'ausilio diretto che invece le altre Forze reclamano ad ogni piè sospinto.

Il peggio verrà dopo, per gli esegeti di cui sopra. Intanto c'è da obiettare che un aeroplano d'assalto tuttofare – un «caccia bombardiere» per intenderci meglio – è destinato a soccombere nel confronto con un caccia puro. Non può poi essere lontanamente paragonato ad un bombardiere, come capacità distruttiva e autonomia di volo (ci riferiamo in particolare alle possibilità offerte dalla tecnica negli anni '30).

Altra considerazione: i grossi aeroplani dell'epoca potevano all'occorrenza venire impiegati anche in azioni d'assalto, come infatti è avvenuto nella seconda guerra mondiale, ed era avvenuto anche nella prima! (D'Annunzio scriveva, riferendosi all'assalto dei «Caproni» sullo Hermada: «*Il vento rasente dell'ala strappava agli austriaci il fazzoletto di su la nuca pavida*»). Ma gli aeroplani d'assalto ovviamente non sarebbero mai stati idonei a svolgere una guerra douhetiana, per manifesta congenita insufficienza di autonomia e di carico, come già detto.

Vediamo ora con maggiore precisione quale era la concezione che Mecozzi aveva della guerra aerea, desumendola sempre dalla citata opera scritta nel 1935 [no; nel 1936 – Cfr. Vol. I, Parte II, VIII, p. 225 – N.d.C.], in piena serenità di spirito – è da credere – essendosi ormai placate le polemiche dopo la scomparsa del Douhet (1930). Il libro si fregia del motto «*veritas filia temporis*», con probabile riferimento alla guerra d'Etiopia, essendo l'opera dedicata agli aviatori caduti in quella campagna.

Nel libro, il Paragrafo dedicato all'*Armata Aerea* così recita:

1) «*L'Armata Aerea non è un serbatoio di forze supplementari da destinare in aliquote staccate a rinforzo di altre Forze Armate, bensì è riserva strategica che il Comando delle Forze Armate getta nel momento opportuno sulla bilancia degli eventi; eventi politici, allora la getta sulle popolazioni nemiche; eventi economici, e allora la getta sulle industrie*



e sulle comunicazioni nemiche; eventi bellici terrestri, e allora la getta sul settore decisivo scelto nel fronte terrestre; analogamente sia detto per l'eventuale preponderanza dell'azione aviatoria contro la marina nemica o contro l'aviazione nemica.

2) «Concentrando tutti i propri sforzi (e non soltanto quelli d'una aliquota) sopra il prescelto piatto della bilancia l'Armata Aerea può divenire il fattore decisivo della vittoria.

3) «In tale impresa la scelta dei punti sensibili da offendere è evidentemente di prerogativa e di capacità intellettuale del Comando della Armata Aerea».

A questa lettura, perplessità e incredulità cresceranno nell'animo dei «seguaci» di Mecozzi che hanno creduto di identificare l'aviazione d'assalto in una forza aerea creata per essere destinata prevalentemente alle operazioni di aerocooperazione con le forze di superficie.

Invero, nella «direttiva» sopra riportata le forze di superficie sono sì citate nelle prime righe del capoverso (1), ma soltanto per escluderle dal normale campo di attività dell'Armata Aerea, venendo incluse poi nelle ultime righe dello stesso capoverso, in subordine dopo le esigenze di carattere politico (colpire le popolazioni) e le esigenze di carattere economico (colpire le industrie).

Al primo posto – meraviglia delle meraviglie – c'è la guerra douhetiana!

Se ne conclude dunque, che se in guerra il Comando dell'Armata Aerea – capoverso (3) – giudicherà necessario scegliere, quale punto sensibile da offendere, quello «politico», dovrà lanciare tutte le forze aeree all'offesa della popolazione per rendere l'operazione fattore decisivo di vittoria, come è detto appunto sul capoverso (2).

Che cosa ci sarebbe di «criminale» in tutto questo? Mecozzi qui non lo dice. E se una tale eventualità si presenta come la più probabile anche per Mecozzi (poiché la vediamo messa al primo posto) l'errore sarebbe di non costituire l'armata aerea con grossi velivoli (per quanto si è prima detto e ripetuto).

Ma allora, dove stanno il torto e la colpa di Douhet?

Pertanto, non si comprende perché il Mecozzi, nei suoi scritti del secondo dopoguerra, particolarmente negli ultimi, si scagli contro Douhet e la sua dottrina con una violenza malevola e furiosa, degna davvero di miglior causa.

Ecco qualcuna delle sue irruenti, cattive e infondate requisitorie:

«Non occorre che io riconfermi che esse (le idee di Douhet) sono sbagliate, perché la dottrina del Douhet anziché per la profondità si distingue per la facilità, la superficialità e l'incoerenza; perché egli non aveva divinato nulla che altri non avesse già previsto, e che d'altra parte occorra ben poco per prevedere che si potessero bombardare dall'aria i più svariati obiettivi... meteore e nemico permettendo; ma la sua previsione che in tal modo si potesse vincere la guerra rapidamente, escludendo inoltre le forze di superficie dal concorrervi, sebbene anch'essa non di sua priorità, era una solenne corbelleria; non occorre i fatti successivi per dimostrarla tale».

«Gli errori di Douhet sono tanti che non si finirebbe mai di enumerarli; le sue opere sono utili soltanto come dimostrazioni di ciò che in aviazione è pernicioso pensare e fare; se non fosse per questo converrebbe radunarle e farne un grande falò».

Perfino la condanna al rogo! Un «colmo» che non c'era da aspettarsi, da un libero pensatore come Mecozzi.

Inaccettabile per la sua evidente «tendenziosità» è poi il commento che Mecozzi fa degli avvenimenti della 2ª G.M. «L'arma aerea vi si prodigò, i bombardamenti di città infierirono; ma per vincere fu necessario debellare le forze di superficie e occupare il territorio. Queste constatazioni non diminuiscono affatto l'importanza dell'arma dell'aria, dimostrano soltanto ch'essa non doveva essere impiegata come quegli strateghi raccomandavano».

C'è da rimanere sconcertati. Il Generale Mecozzi che si esprime alla stregua di un qualsiasi Bob Kennedy, negando la realtà o interpretandola falsamente, per caparbia passione di parte.

Per i douhetiani infine non c'è venia. Quand'anche dimostrino con la prova del nove che la guerra aerea integrale è stata ed è una necessità inderogabile, per risolvere un grande conflitto, non potranno mai scrollarsi di dosso l'accusa di essere fautori criminali di «atrocità».

(Il ricordato Maresciallo Harris, capo vittorioso del Bomber Command britannico, nel suo stesso Paese è stato talvolta gratificato del nomignolo di *butcher*, ossia macellaio. Per tale circostanza gli fu anche ritardato il conferimento del titolo di «baronetto»).

Inutilmente Douhet, e mille altri dopo di lui, si sono affannati a ripetere che è la guerra tutta una atrocità, che è la guerra *in toto* che si deve bandire se si vuol essere veramente civili.



Sull'argomento qui diciamo soltanto che le uccisioni e le distruzioni provocati dalle bombe aeree non sono da considerare «atrocità», per la semplice ragione che costituiscono nient'altro che *l'effetto di armi lecite di grande efficacia*.

E l'aumento dell'efficacia delle armi è stato ed è costante imperativo del progresso tecnico bellico. E chi combatte ha il dovere di impiegare le armi più efficaci, se vuol vincere.

È anche da dire che la liceità dell'impiego di qualsiasi arma, e in generale il comportamento in guerra, più che essere regolati dalle inoperanti convenzioni internazionali, sono dettati praticamente soltanto dalla preoccupazione della ritorsione, quando si teme da questa un danno maggiore di quello inferto al nemico.

Sappiamo che la convenzione di Ginevra sul trattamento dei prigionieri di guerra, basata appunto sulla reciprocità, è una di quelle più rispettate. Eppure l'Unione Sovietica l'ha completamente ignorata, per il fatto che considerava definitivamente perduti (e forse anche colpevoli) i propri uomini finiti in mani nemiche, abbandonandoli alla loro sorte senza pietà. La conseguenza dolorosa, in reciprocità, l'hanno subito purtroppo i prigionieri fatti dai sovietici.

Riprendiamo il discorso sull'efficacia delle armi legata al progresso tecnico, facendo riferimento semplicemente all'armamento di un aeroplano da caccia. Per abbattere un pilota avversario è sufficiente mettergli «umanitariamente» una pallottola nella testa. Ma è più facile bruciarlo vivo colpendo l'aeroplano con proiettili incendiari; commettiamo in tal caso una atrocità?

(Intercalando ancora un ricordo personale dirò che se nel 1940 i caccia Gloster «Gladiator» fossero stati dotati di mitragliatrici con proiettili incendiari cal. 12,7, come già lo erano i nostri, non mi troverei qui a tediarvi con queste storie).

L'arma *aeroplano* nella versione offensiva è stata dal progresso potenziata in modo superlativo, rendendola di gran lunga più *efficace* di quante l'hanno preceduta nella serie bellica. Efficacia – ripetiamo – significa potere distruttivo, e la guerra si vince distruggendo in campo nemico più di quanto il nemico possa a nostro danno.

Trattando di moralità nella guerra, una considerazione, se mai, si può fare a favore dell'aviazione, per il fatto che le azioni aeree minacciano direttamente la vita e i beni di tutti i cittadini, dovunque si trovino. Pertanto, le supreme decisioni dei politici a

riguardo della guerra non potranno più essere ispirate o accompagnate da retropensieri del genere «armiamoci e partite».

Atrocità certamente se ne compiono in guerra, e ancor più nelle rivoluzioni, per faziosità politica, sopraffazione razziale, intolleranza religiosa. Sono sfoghi incontrollati di furore sanguinario, di odio rovente, di irata vendetta.

Se ne sono avuti tanti, deprecabilissimi, anche nella 2<sup>a</sup> G.M., ma non riguardano la guerra aerea. Viene in mente l'eccidio di Cefalonia, dove oltre 5.000 superstiti della nostra Divisione «Acqui» vennero massacrati dai tedeschi ai quali si erano arresi dopo un onorevole combattimento (settembre 1943).

Un altro atrocissimo, efferato massacro di analoghe proporzioni fu perpetrato dai sovietici a Katin (Russia) nell'ottobre 1939. La Polonia era stata sconfitta e invasa; 4.150 Ufficiali polacchi, inermi e innocenti prigionieri, vennero completamente trucidati con «il colpo alla nuca»; gettati in fosse comuni, furono scoperti successivamente dai tedeschi quando invasero la Russia.

La vergognosa operazione, condotta «in segreto», fu inutilmente «smentita» dai sovietici. Fatto sta che alcuni partigiani ucraini (anti-tedeschi) che ne erano stati testimoni languono tuttora nei campi di concentramento russi.

Torniamo ora all'ultimo Mecozzi, che in centinaia di pagine del libro «Guerra agli inermi» sfoga il suo furore verbale non soltanto contro i «criminali» strateghi della guerra aerea, ma contro i prepotenti dell'intero mondo (o quasi), inseguendo l'idealistico sogno di vedere instaurata una pace universale con giustizia e benessere per tutti.

Alla fine però si rende conto della impossibilità pratica, sia di moralizzare la guerra, sia di addivenire ad un disarmo generale mediante accordi internazionali. Allora non trova di meglio che proporre l'attuazione *volontaria unilaterale* del disarmo da parte di ogni singolo Paese. Una proposta più utopistica che mai!

Tutto questo poi non sarebbe nemmeno bastevole – sempre secondo Mecozzi – ma costituirebbe soltanto un primo passo. Bisognerebbe ancora sopprimere l'opulenza; attuare la civiltà del «soddisfatto bisogno» (!); rinunciare al messianismo teocratico ed al commercialismo assistenziale e a tante altre belle (o brutte) cose che nell'epoca moderna costituiscono il «modo di essere» degli Stati organizzati.

Conclude con queste ispirate cristiane parole: «Abbiamo più bisogno noi di salvare le nostre anime dalla violenza dalla ingiustizia dalla cupidigia; abbiamo più bisogno noi di coprire i nostri corpi dalla impudicizia e difenderli dalla nevrosi».

A questo punto il Mecozzi può essere tranquillamente qualificato campione di idealismo nel regno dell'utopia. Ma si deve concludere che le nobili concezioni

di vita che ispirano il fervido propugnatore della teoria dell'assalto non è lecito trasferirle nel regno della guerra, pena la sconfitta.

In campo bellico impera inesorabilmente la legge del più forte, e nell'impiego dell'arma aerea soltanto la teoria douhetiana interpreta efficacemente e correttamente tale legge, come abbiamo visto rievocando gli avvenimenti della seconda guerra mondiale.

Qualsiasi altra considerazione diventa oziosa.

#### BIBLIOGRAFIA

- A.P. DE SEVERSKY: *Potenza aerea chiave della sopravvivenza* - Garzanti, Milano, 1953.
- G. DOUHET: *Il dominio dell'aria* - Mondadori, Milano, 1932.
- E. FALDELLA: *L'Italia nella 2ª Guerra Mondiale* - Cappelli, 1960.
- R. GENTILE: *Storia dell'Aeronautica* - ALI, Roma, 1958.
- R. GENTILE: *Storia delle operazioni aeree nella 2ª Guerra Mondiale* - Scuola Guerra Aerea, Firenze, 1952.
- S. LAREDO DE MENDOZA: *Gabriele D'Annunzio combattente nella grande guerra* - Impresa Editoriale Italiana, Milano, 1964.
- V. LIOY: *Gloria senza allori* - Ass. Cult. Aeronautica, Roma, 1953.
- A. MECOZZI: *Guerra agli inermi ed Aviazione d'Assalto* - Libreria Orologio, Roma, 1965;
- A. MECOZZI: *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere* - Le Vie dell'Aria, Roma, 1935 [1936 - N.d.C.].
- E. MUSCO: *La verità sull'8 settembre* - Garzanti, Milano, 1965.
- F. PAGLIANO: *Storia di 10.000 aeroplani* - Edizioni Europee, Milano, 1954.
- PETACCO e ZAVOLI: *Dal Gran Consiglio al Gran Sasso* - Rizzoli, Milano, 1973.
- F. PRICOLO: *La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale* - Longanesi, Milano, 1971.
- G. SANTORO: *L'Aeronautica Italiana nella seconda guerra mondiale* - ESSE, Roma, 1957.
- P. ZULLINO: *Il 25 luglio* - Mondadori, Milano, 1973.

### XIII

#### ANTONIO PELLICCIA, "FAR GIUSTIZIA A MECOZZI". ("Rivista Aeronautica", n. 5-6, 1974)

*Come avverte anche il corsivo redazionale all'inizio dell'articolo, il generale Pelliccia prende spunto dal precedente articolo del generale Ludovico (Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. XII, p. 357) e allega altra corrispondenza da lui tenuta con M.*

*Critica come sempre diversi aspetti delle teorie di M., ma non condivide taluni giudizi del generale Ludo-*

*vico su di lui e il concetto di guerra aerea dello stesso Ludovico, che giudica erroneo come quello di M.. Concorda, comunque, con talune idee di M. sull'aero-cooperazione e rivendica il merito di aver convinto, intorno al 1970, il vertice dell'Aeronautica a riavvicinarsi al vecchio generale.*

(F. B.)

*Questo articolo del Gen. Pelliccia, che prende spunto da quello del Gen. Ludovico pubblicato nel n. 1-2 (gennaio-febbraio) dell'anno in corso, ha per noi, oltre al pregio di tesi e argomentazioni di alto interesse, anche quello di offrirci nuovi documenti inediti atti a testimoniare della figura e del pensiero di A. Mecozzi.*

*Risponde pertanto all'intendimento da noi a suo tempo espresso (Vds. n. 2/1972) in sede di presentazione di altre lettere del Gen. Mecozzi e per tale motivo, in particolare, ne ringraziamo vivamente l'Autore.*

N.d.D.

Nel 1945 fui autorizzato ad avvalermi dell'organizzazione della «Rivista Aeronautica» per stampare il Mak P. del mio Corso di Accademia. In quell'occasione conobbi il Generale di Brigata Aerea Amedeo Mecozzi, Direttore della Rivista, in merito al quale conoscevo solo le poche e stereotipate frasi note a tutti gli allievi dei Corsi di quel tempo (contenute in una paginetta del manuale di arte aerea) che contrapponevano alla dottrina Douhet quella del primo e quella di Rougeron.

Mecozzi era già affetto da grave sordità, ma ciò non gli impediva di lavorare indefessamente e proficuamente per la nostra Rivista e per l'«Editoriale Aeronautico», che rappresentavano per lui una ragione di vita. In quei pochi mesi ebbi modo di apprezzare anche io quelle doti di carattere e di cultura delle quali ha parlato, con maggiore competenza e conoscenza di me, il Gen. Ludovico nel suo articolo: «Teorie e realtà della guerra aerea» (n. 1/2-1974).

In tale articolo, l'autore si propone di «*chiarire le idee ai giovani*» che egli immagina «*frastornati dall'alternarsi dei pro e dei contro dai diversi scrittori espressi sulle teorie di cui trattasi*». Dopo una lunga premessa esplicativa, con la quale ritiene di mostrare la validità della concezione douhetiana della popolazione come obiettivo principale da battere per ottenere il collasso del nemico, il Gen. Ludovico sintetizza il pensiero di Douhet sulla guerra e sulla guerra aerea in particolare. Poi, per dimostrare ulteriormente la propria tesi, egli cita il caso dell'Italia crollata, a suo dire, nel settembre 1943, proprio a causa dei bombardamenti americani sulla Città Eterna. Infine, egli accenna rapidamente ai più noti scrittori douhetiani e anti-douhetiani soffermandosi in particolare su Mecozzi, «*il più intransigente e irriducibile avversario di Douhet*». Al riguardo, il Gen. Ludovico premette di aver conosciuto molto bene l'allora Ten. Colonnello e poi Colonnello Mecozzi avendo prestato servizio ai suoi ordini come Comandante di Squadriglia e aggiunge: «*la personalità del Mecozzi era ben nota nell'ambiente Aeronautico. Asso di guerra, Ufficiale di solida cultura professionale e di vasta cultura generale, si era fatto da sé, con grande forza di volontà diventando scrittore forbito e assiduo pubblicista propagatore fervido dell'idea aeronautica.*

«*Ai suoi ordini svolsi entusiasticamente e con grande soddisfazione il mio compito, ammirando in lui la rettitudine, lo zelo, la totale dedizione al servizio. Era veramente un fanatico del dovere, infaticabile nel*

*pensiero, nel lavoro, nelle iniziative. Nell'azione di Comando e nel comportamento si distingueva da ogni altro per metodicità e precisione, del tutto alieno da quel 'pressappochismo' che costituisce purtroppo il più diffuso seppure non il maggiore dei difetti nazionali.*

*«Amava conversare nei ritagli di tempo, e sopportava benevolmente il mio vivace contraddittorio in tema di guerra aerea. In tale campo ho continuato a contraddirlo anche in seguito, restando tuttavia a lui legato da devota, sincera e costante amicizia mai venuta meno.*

*«Per completare il quadro; non mi esimo dal dire che mi è apparso alquanto decaduto nell'equilibrio psichico e intellettuale, negli ultimi anni della sua solitaria e amara vecchiaia; sarà stato forse per il sedimentarsi nel suo animo esacerbato dei dolori e dei mali, fisici e morali, che aveva sofferto nel passato e soffriva nel presente».*

Fatta questa premessa, che ha tutta l'aria di una dichiarazione liberatoria, il Gen. Ludovico critica severamente il pensiero dottrinale di Mecozzi, basandosi sulle proprie convinzioni personali sulla guerra, su due opere di Mecozzi: «Quel che l'Aviatore di assalto deve sapere» del 1936 e «Guerra agli inermi» del 1965, nonché sui noti fatti storici citati dagli scrittori douhetiani. Alla fine Ludovico, concludendo il proprio articolo, scrive che il Mecozzi «può essere tranquillamente qualificato campione di idealismo nel regno dell'utopia».

Conclusione che a me sembra un poco affrettata, per non dire superficiale, considerato il valore dello scrittore Mecozzi e lo scopo così difficile, come quello di chiarire le idee ai giovani in materia, che il Gen. Ludovico si propone.

A differenza del Gen. Ludovico, io non ho avuto rapporti di amicizia con Mecozzi e l'ho conosciuto, come ho scritto prima, fugacemente circa trent'anni fa. Fu allora che cominciai (ero Sottotenente) a leggere gli articoli che Egli scriveva per la Rivista e che l'indimenticabile Capitano Soldatini mi passava per la correzione delle bozze; poi lessi la Sua opera fondamentale «Quel che l'Aviatore...».

Del Gen. Giulio Douhet non avevo letto niente fino a quel momento, ovvero avevo letto qualche anno prima quella pagina nella quale è contenuta la citazione riportata dal Gen. Ludovico: «*Le armate aeree non potranno fare altro se non agire contro le popolazioni inermi delle grandi città e dei centri industriali ed agire con la massima intensità e con la massima violenza.*».

Quella pagina faceva parte di una «bomba» cartacea lanciata dagli americani sull'Accademia Aeronau-

tica di Caserta. La citazione douhetiana era accompagnata da una frase che diceva pressappoco così: «*non vi lamentate dei nostri bombardamenti, sono i vostri teorici della guerra che ce l'hanno insegnati.*». La pagina «bombardata» ci fu regolarmente confiscata e il nome di Douhet fu altrettanto regolarmente dimenticato, per far posto a tanti altri inutili e illustri sconosciuti che il programma accademico ci imponeva di studiare. E pensare che Mecozzi era fermamente convinto che generazioni di piloti fossero state educate in Accademia al culto e alla dottrina di Douhet!

Personalmente ho cominciato a studiare le opere di Douhet soltanto nel grado di Capitano e di mia iniziativa, perché mi ero reso conto che non era ammissibile che un «professionista delle armi» non conoscesse il pensiero dei maggiori teorici della guerra.

Con Mecozzi ebbi il primo contatto epistolare dopo vent'anni circa dal nostro primo e ultimo incontro. Egli infatti, prendendo lo spunto dai miei «Lineamenti di dottrina di guerra aerea» mi scrisse complimentandosi, esprimendo il suo generico dissenso e proponendomi di accettare in omaggio una copia del suo recente libro «La guerra agli inermi». Gli risposi ringraziandolo per le sue espressioni di stima e declinando l'offerta, perché già in possesso di una copia del libro. Non gli scrissi che lo avevo ampiamente commentato per i miei superiori, esprimendo più o meno le stesse critiche contenute nei miei articoli «L'ultimo assalto» e «Amedeo Mecozzi e la dottrina di guerra aerea» pubblicati dalla «Rivista Aeronautica» (rispettivamente n. 9-1970 e n. 10-1972). Da allora si stabilì un'interessante, istruttiva e serena (qualche volta tempestosa) discussione epistolare, che durò per tre anni fino alla sua morte, sull'oggetto delle predette critiche.

La mia esegesi di cui sopra era accompagnata da una nota con la quale prospettai ai miei superiori l'opportunità di compiere un doveroso tentativo di «riavvicinamento» dell'Aeronautica Militare a Mecozzi, per evitare che ancora una volta un italiano, *che era già nella Storia dell'Aviazione*, scomparisse dalla scena con l'etichetta del «nemo propheta in patria». La proposta fu accolta sia dal Capo che dal Sottocapo di SM dell'epoca<sup>1</sup> i quali, a quel che mi risulta, furono i

1. Nel campo culturale, ebbero anche il merito di istituire i Corsi di cultura per corrispondenza e di distribuire agli allievi dell'Accademia Aeronautica «Della guerra» di Clausewitz e il «Dominio dell'Aria» di Douhet, per farne l'oggetto di uno studio e commento critici.



primi e unici uomini responsabili dell'Aeronautica che fecero al riguardo qualcosa di concreto e di serio, con il garbo, la diplomazia e il rispetto che l'Uomo richiedeva e meritava (a differenza di qualche altro Ufficiale che, come mi scrisse Mecozzi, rischiò di essere messo alla porta perché si era presentato con un assegno e una ricevuta stilata nei soliti termini burocratici, per «compensare» un lavoro che Mecozzi aveva inviato allo SMA).

Il risultato del primo tentativo non tardò a dare i suoi frutti. Nel giro di poche settimane il Gen. Mecozzi scrisse quella «Direttiva 1967 per l'Aviazione militare» che ampiamente sintetizzai e commentai nel citato articolo «L'ultimo assalto». Per la storia, questa direttiva e quella successiva del 1968 (per intenderci quella che così maldestramente si voleva compensare) non furono prese nella dovuta attenzione e rimasero probabilmente dimenticate, tanto è vero che non se ne ha più traccia, forse perché già allora si riteneva che il vecchio Generale fosse ormai «decaduto nell'equilibrio psichico e intellettuale». In realtà, come dimostrai negli articoli che ho appena citato e con le lettere che ho pubblicato, la mente del Gen. Mecozzi era ancora viva, fervida e brillante e avrebbe potuto dare un contributo notevole di pensiero, con un po' di pazienza e di buona volontà (naturalmente qualche anno prima e con opportuni approcci) da parte dei tanti «amici» che avevano autorità e funzione elevate per orientare le cose nel senso opportuno.

Il Gen. Ludovico, dopo aver riportato il paragrafo relativo all'armata aerea del citato primo libro di Mecozzi, afferma di non comprendere perché «il Mecozzi, nei suoi scritti del dopoguerra, particolarmente negli ultimi, si scagliò contro Douhet...». Ebbene, credo di poter risolvere il suo dubbio con le stesse parole di Mecozzi. Nelle lettere, che riproduco integralmente, vi è la spiegazione di quel perché, vi è la dimostrazione della mia affermazione relativa alla possibilità di dialogare con il secondo e di indurlo a riflettere sulle obiezioni logiche alle sue tesi e vi è infine una delle cause delle perplessità, provocate dall'articolo del Gen. Ludovico, che mi hanno indotto a pubblicare altre due lettere di Mecozzi.

Caro Col. Pelliccia,

*Ho tardato la risposta alla Sua del 19/2 perché ho dovuto rispondere ad alcuni quesiti di un giornalista, il quale mi aveva chiesto altresì dei miei punti di vista, contenuti in trenta righe comprensibili anche «da lettori ignoranti». Siccome non sono capace di tanta bravu-*

*ra, gli ho mandato due sintesi, avvertendolo che, se lette da competenti, susciterebbero per troppa brevità interrogativi e malintesi, e che lo lascio libero di manipolarne il testo secondo le proprie necessità «giornalistiche», purché la redazione definitiva non sia attribuita a me.*

*Al solo scopo di «sintonizzarmi» sempre più con Lei gliene accludo copie; ma le legga soltanto se ne avrà il tempo.*

1° - Nella Sua del 19-2 stanno alcune osservazioni molto illuminanti, tra cui quelle che concernono:

- a) *La utilizzabilità generale dei velivoli (versatilità, polivalenza ad adattabilità, come ho scritto nel libro del 1936 par. 95-98 nonché nella direttiva 1968 forse cap. 2°), la quale nella realizzazione d'interscambio delle installazioni ha trovato difficoltà anche in USA, come Lei scrive.*
- b) *La utilizzabilità generale (eclettismo) dei piloti, o almeno la loro bivalente idoneità ai compiti di combattimento aereo (caccia) e di offesa contro la superficie; la quale ha trovato in sede addestrativa alcuni ostacoli (secondo la Sua personale esperienza nello studio dei problemi addestrativi stessi).*
- c) *Il grado di preminenza da dare, nella preparazione della forza aerea, all'aviazione d'assalto rispetto all'aviazione da bombardamento.*

*Sembra a Lei che io abbia valutato nel 1936 quella preminenza più moderatamente di quanto la valuti adesso.*

- d) *Il fatto che soltanto l'aviazione israeliana (a causa della particolare situazione belligera d'Israele) ha conseguito risultati favorevoli almeno nei punti b) e c).*

*Ognuno dei punti suddetti meriterebbe una trattazione ampia e ponderata; ne avrei la volontà, mi difetta la capacità.*

2° - Prendo le mosse da tre considerazioni generali che nel corso dei paragrafi seguenti trovano applicazione. Affinché questa lettera non diventi eccessivamente lunga e ripetitiva, la prego riferirsi a queste considerazioni nell'esaminare i temi seguenti.

- a) *Il concetto di «direttiva» può considerarsi attenuativo rispetto a formule dottrinali intransigenti. Esso soccorre (talvolta sotto il nome «tendenza» che gli oppositori chiamano «velleità») in tutte le attività umane.*

*Esso significa che si è scelta un'idea-guida (che perciò è un'idea-forza) e la si persegue, per conseguire uno*

scopo che ne meriti lo sforzo e che si giudichi consentaneo al tempo, al luogo ed alla situazione, acconciandosi frattanto alle realizzabilità contingenti.

- b) Quando uno studioso (specie se svolge anche attività pratica) persegue la propria direttiva od idea-guida in un ambiente ostile a tale direttiva, è costretto ad esprimerla con talune moderazioni, ossia incompletezze, per facilitarne l'accettazione<sup>2</sup>.

Anzi può perfino accadere che una parte dei concetti di quello studioso sia destinata a restare non comunicata, dirò scherzosamente a restare «esoterica».

- c) Allorché l'idea-guida trova nella realtà evolutiva motivo per ritenersi affermata, realizzata, essa si precisa, si completa, si sviluppa, e (purché abbia la saggezza di non abbandonarsi ad euforie estremiste) può assumere un carattere che il suo stesso autore inizialmente non prevedeva.

3° - Nel par. 2 a) ho parlato di scopo, di tempo, di luogo e di situazione. Non v'è dubbio che essi debbano essere tenuti presenti in entrambi i problemi di cui nel par. 1 a), b):

- Lo scopo da conseguire è di carattere economico e logistico (minor varietà di tipi) e di carattere operativo (manovra delle stesse forze da offensive a difensive e viceversa).
- Il luogo naturalmente è limitato all'Italia ed a nazioni consimili (non presumo certo d'estenderlo alle superpotenze).
- Per il tempo e la situazione si può rilevare che quando scrivevo nel 1936 l'Italia aveva facoltà di scelta (ripudio della dottrina D ed azione dai miei punti di vista); invece adesso abbiamo praticamente l'obbligo della stessa scelta, perché gli USA hanno avvocato a sé la preparazione e l'impiego dei grandi bombardieri.

In particolare:

- a) Ella ha anche ragione d'asserire che per i velivoli la utilizzabilità generale od almeno l'utilizzabilità plurima non ha ancora raggiunto totalmente lo scopo; io opino che (rifer. par. 2 a) possiamo acconciarci senza sforzo alle non trascurabili realizzazioni attuali e frattanto perseguire il loro miglioramento.

Nel 1936 la scarsa potenza motrice ed il deficiente carico utile opponevano grosse difficoltà alle suddette realizzazioni; oggi invece le difficoltà traggono origine dai desideri che sono cresciuti, moltiplicando le installazioni.

Non v'è dubbio che qualsiasi strumento o veicolo od armamento se possiede le qualità massime (realizzabili in un determinato stadio della tecnica) per una determinata funzione, sarà più idoneo a quella funzione di quanto non possa esserlo se invece lo si progettasse idoneo anche ad altre funzioni (utilizzabilità plurima).

Ma un Capo deve prendere il problema nel suo complesso. La specializzazione contrasta sempre con l'economia, la logistica, e le mutevoli necessità operative.

Concluderemo che nel progettare un velivolo per il massimo d'efficienza nella specializzazione combattimento aereo (caccia) sappiamo in anticipo che tra poco tempo esso risulterà «superato» per quella specializzazione, perciò non dobbiamo precludere la sua utilizzabilità plurima (o possibilmente generale).

È ovvia l'osservazione che col progresso della tecnica i tipi di velivoli si «declassano». Tale declassamento (entro ragionevoli limiti) può per i caccia farli considerare utilizzabili per l'offesa contro la superficie.

- b) Le sue considerazioni circa l'evasione dei piloti verso le attività civili ed in genere circa la «realtà rappresentata dalle condizioni materiali e morali dei piloti» sono giustissime.

Ma Lei stesso scrive che l'aviazione israeliana riesce a formare e mantenere piloti polivalenti, eclettici.

Dunque: la realizzazione di tale idea-guida ha fatto progressi maggiori in Israele (a causa della situazione belligera).

Forse si potrebbe stabilire una graduatoria delle nazioni maggiori o minori nel mondo, nei riguardi di quella realizzazione. I fattori di essa sono molteplici: economici, edonistici, ideologici, ecc.

Mi sembrerebbe conveniente insistere nella direttiva di formare piloti eclettici, pur acconciandoci a ciò che man mano potremo realizzare.

4° - Preminenza dell'aviazione d'assalto. Nel 1936, come Lei giustamente osserva, l'assalto era presentato essenzialmente come «una aviazione da bombardamento che concorreva con le altre al conseguimento degli scopi di guerra» (Ma vedere par. 2b).

Potrei dire che non ho mutato parere; ma in realtà la questione è più complessa, perché oggi l'offesa aerea

2. Il tondo è mio.

senza selezione di obiettivi (bombardamento a tappeto, come si usa dire; superfici distruggibili, come diceva Douhet) ha accentuato il suo carattere odioso.

a) Nel 1936 mi era necessario non contraddire troppo le opinioni delle autorità superiori (che avevano adottato la dottrina D) per non perdere la loro benevolenza (o tolleranza) verso l'aviazione d'assalto. Perciò la idea-guida la esprimevo con molta moderazione e con qualche acquiescenza alla dottrina opposta (refer. par. 2b)<sup>3</sup>.

Invece negli anni attuali le autorità aviatorie italiane, anche se confermassero la loro predilezione per la dottrina D, sono costrette a lasciarne l'applicazione all'alleato maggiore; ossia sono indotte ad attuare la dottrina opposta, che non s'identifica con la mia, ma non ne è molto dissimile.

La preminenza dell'aviazione d'assalto è dunque una realtà concreta, inevitabile, ciò in Italia ed in parecchi altri paesi.

Le mie asserzioni del 1936 vanno aggiornate in senso progressista (refer. par. 2)<sup>4</sup>.

b) Oggi si può parlare ancora delle specializzazioni lussuose: cacciatori puri, bombardieri pesanti, esploratori fotoelettronici; ma quando si parla d'aviazione d'assalto bisogna forzatamente intendere velivoli idonei all'offesa contro la superficie ed insieme al combattimento aereo (caccia-bombardieri), adattabili (come scrivevo nel libro del 1936) anche alla esplorazione integrativa dei compiti suddetti.

L'aviazione d'assalto non è tutta la forza aerea necessaria, ma conviene certo che sia la parte più cospicua di essa. Le specializzazioni suddette sono ancor più costose.

Nel settimanale l'Espresso del 1° marzo 70 pag. 4 col. 3 in fondo, sta scritto che la nostra Aviazione ha due generali e mezzo per ogni aereo, ed il nostro Esercito ha sei generali ogni carro armato. Non so se sia vero; ma al prezzo dei velivoli ed al prezzo dei "Leopard", non v'è da meravigliarsi.

5° - La più importante obiezione contro l'aviazione d'assalto è quella che qui sotto espongo e che nessuno mi ha opposto mai (vedere par. 2b secondo capoverso).

Dico subito che proprio in risposta a questa obiezione bisogna tendere a consolidare tanto la utilizza-

bilità plurima dei velivoli (che costituisce la tendenza alla unificazione dei tipi), quanto la utilizzabilità plurima (eclettismo) dei piloti.

Aggiungo che se dobbiamo fare i guerrieri per la difesa della Patria da una aggressione (ma anche se volessimo fare i guerrieri per partire alla conquista d'imperi) dobbiamo fare in modo che l'obiezione non sia valida. Chi esercita oggi azione di comando ha elementi per giudicare fino a che punto essa lo sia; io non li ho.

a) Ho avuto molte volte, anche in anni remoti, la tentazione di pubblicare tale obiezione, la cui importanza mi si era resa manifesta durante l'esercizio del comando di gruppo di stormo, di brigata d'assalto.

Me ne sono sempre astenuto per timore di far supporre che mi mancasse la fiducia nei miei equipaggi, la stima nella loro «disponibilità» ad azioni a volo rasente, considerate, a torto od a ragione, più rischiose delle altre.

Ci tengo invece ad affermare che i piloti dei reparti che ho avuto l'onore di comandare, in pace, erano, in quel periodo, non soltanto «disponibili» ma anche entusiasti delle loro esercitazioni a volo rasente.

Alcuni poi si distinsero mirabilmente in azioni di guerra di quel genere, nella Spagna e nella Cirenaica.

Da Ciampino, pochissimi, riluttanti nell'intimo, si fecero silenziosamente trasferire altrove, dopo breve esperienza; l'aria di quel campo non si confaceva loro.

b) L'obiezione è questa: a buon conto la pongo sotto forma interrogativa:

- di effettuare azioni offensive d'assalto in genere ed a volo rasente in ispecie molti piloti hanno abbastanza voglia?

- oppure, quando possono farlo senza inconvenienti nell'amor proprio e nella subordinazione, molti piloti dimostrano sviscerata predilezione per le azioni di caccia, e tendono ad esimersi dalle azioni d'assalto? (dove le difficoltà addestrative constatate statisticamente).

c) Rispondo subito che qualora alla domanda si dovesse rispondere malinconicamente in senso affermativo, l'unico rimedio sarebbe non già di separare in differenti reparti il compito di caccia, bensì di non consentire mai che essi vengano separati, di perseverare nel concetto del pilota polivalente, di obbligarli tutti i piloti ad entrambe le prestazioni.

d) In alcuni libri di piloti inglesi riferiti alla 1ª e alla 2ª G.M. ma pubblicati nell'ultimo ventennio, si

3. Il tondo è mio.

4. idem.



esprimono cortesie critiche alla tendenza esibizionistica acrobatica dell'Aviazione italiana, ed alla sua deficienza nello studio analitico della tattica del combattimento aereo, e della tattica delle modalità di offesa contro la superficie da bassa quota (non sono in grado di documentare con citazioni, dovrei perdere tempo in ricerche).

6° - In verità l'azione offensiva a volo rasente è un atto volontaristico, molto di più di quanto non lo siano le azioni di bombardamento in quota e le azioni di caccia.

a) Infatti le azioni di bombardamento e di caccia sono «inquadrate» in un comportamento più collettivo; fruiscono di quel condizionamento psicologico (direi di quel conforto psicologico) che deriva dal concetto di «falange».

Pur tuttavia l'azione di combattimento aereo può consentire qualche disimpegno ai piloti che, quel giorno, si sentano meno volenterosi.

Per i bombardieri l'eventuale disimpegno può consistere (se quel giorno non si sentano abbastanza volenterosi contro la caccia nemica o la contraerea nemica) nel gettare le bombe dove capita.

Per l'aviazione d'assalto invece, anche se l'azione non è soltanto individuale o soltanto di «manipolo» (vedere mio libro 1936 par. 307), essa è però sempre impegnativa a risultati controllabili.

b) I comandi superiori hanno sempre trovato nelle azioni collettive di grosse falangi l'appagamento statistico di bombe gettate, cartucce sparate, chilometri volati, Kmq di superfici coperte e (presumibilmente) distrutte.

L'aviazione d'assalto è per loro meno comoda perché più analitica nella preparazione dell'azione e nella sua esecuzione.

c) Quando dico «volontaristico» non dico «eroico», perché è discutibile se le azioni di assalto aereo comportino rischi maggiori o minori di altre azioni di guerra.

La precisazione del significato di volontaristico sarebbe lunga; ma Lei la intuisce facilmente, considerando l'impegno che l'azione d'assalto richiede nella scelta e nel ritrovamento degli obiettivi, nella scelta delle rotte e dei tempi per la maggiore sorpresa, nell'impegno dell'armamento di tiro e di caduta ecc.

7° - In Italia basiamo molti ragionamenti sull'ipotesi che il Combattente sia sempre eroico; anche se constatiamo in pratica che il Combattente, anche il Caduto, talvolta eroico non è.

Quando comandavo la brigata d'assalto un grosso Personaggio della R. Aeronautica m'invitò a comunicargli i nomi dei piloti disponibili per costituire, in seno all'aviazione d'assalto, reparti destinati ad azioni suicide, come quelle in cui poi si distinsero molti giapponesi. Declinai l'incarico, argomentando:

- che l'azione a volo rasente non era e non doveva essere considerata un'azione suicida;

- che la mentalità italiana, non alimentata dal fanatismo religioso e patriottico dei giapponesi, era bensì capace di assolvere compiti rischiosi fino ad una elevatissima probabilità di sacrificio; invece non era capace di assolvere compiti nei quali la probabilità di scampo fosse ridotta aprioristicamente a zero;

- avrei dovuto aggiungere, ma non lo feci, che molti combattenti italiani, fondandosi sopra esperienze storiche, non hanno fiducia sufficiente nella scienza e coscienza dei loro comandanti elevati; ai quali attribuiscono scarsa ponderazione nel rendimento d'una azione rischiosa, e molta disinvoltura nell'invitare allo sbaraglio vite umane, talvolta soltanto per motivi di prestigio nazionale o di ambizione personali; di non valutare giustamente «il prezzo della gloria».

Il personaggio non insistette, anzi forse gli piacque che io non facessi promesse destinate a rivelarsi millanterie.

8° - Purtroppo l'aviazione d'assalto, per talune mentalità imbevute della dottrina D, non era una cosa seria, ma un pennacchio bluffistico aggiunto all'esibizionismo gradito, più che alla Aeronautica, ai Politici sovversivi, per i quali l'auspicato «reparto suicida» doveva essere un pennacchio sul pennacchio.

Se l'aviazione d'assalto fosse stata considerata una cosa seria, come io m'affannavo a sostenere, non soltanto la realizzazione di veri velivoli d'assalto sarebbe stata anticipata e curata, ma tutta la specialità, nei limiti del possibile, sarebbe stata tenuta segreta; invece avemmo a Ciampino Sud ospiti di molte nazionalità e perfino ufficiali allievi d'assalto di molte nazionalità.

Non ostante quanto sopra, la mia riconoscenza è grandissima verso quei Capi che consentirono ad avviare, e poi mantenere e sviluppare, la aviazione d'assalto... fino al giorno quando per influenze invincibili la lasciarono cadere.

Riconosco che quei Capi erano «condizionati» dalle opposizioni dello entourage; nel quale erano bene



*individuabili gli amor propri personalistici, le rivalità di carriera, e gli interessi industriali.*

9° - *Recentemente ho letto un libro che si ricollega al suddetto tema: autore l'inglese Yeates V.M., titolo Alta Quota, editore Rizzoli 1968, e concerne la 1ª G.M.*

*Vi si narrano azioni d'assalto a volo rasente compiute per ordine superiore da aviatori da caccia con alto senso del dovere; ma anche vi risulta la soddisfazione di potersi esimere da quelle azioni ed ascendere alle alte quote (di allora) per i compiti di caccia.*

10° - *Conclusione sul tema dei piloti eclettici: a parità di altre condizioni vincerà il belligerante che disporrà di più numerosi e più efficienti piloti «eclettici», «volontaristici», spiritualmente preparati, materialmente addestrati, alle offese a volo rasente, comandati da chi abbia scienza e coscienza per non sacrificarli invano, eccetera eccetera, anche per quanto riguarda la selezione degli obiettivi.*

*L'aviazione d'Israele ha raggiunto in tal senso una efficienza altissima, molto superiore a quelle degli avversari.*

*Nasser, in un'intervista ad una TV americana, riportata dalla TV italiana la sera del 28-2-70, ha confermato le notizie sulla efficienza dei piloti israeliani, anzi le ha precisate, segnalando che Israele ha due piloti addestrati pronti per ogni velivolo, e che i piloti stessi vi confluiscono già addestrati da ogni parte del mondo, evidentemente soprattutto dagli USA che dispongono dei reduci dal Vietnam.*

*Sono la razza ebraica, e lottano in nome della loro fede, perciò non possono dirsi mercenari sebbene quando non vi sarà più bisogno di loro torneranno nella nazione di cui hanno la cittadinanza.*

*Da questa situazione deriva la sicumera dei Politici d'Israele, la loro intraprendenza, la loro intransigenza, il loro espansionismo.*

*Ciò che dà ragione al Clausewitz (purtroppo: con l'augurio che non sia più vero): «La guerra è la prosecuzione della politica (aggressiva) con altri mezzi».*

\* \* \*

*Mi permetta esprimere la soddisfazione per questa corrispondenza epistolare che, se anche lasciasse ognuno del proprio parere, serve a mettere due spiriti in intima comunicazione concettuale, e contribuirà allo sviluppo del pensiero aviatorio quando Lei starà più in alto a combattere la Sua battaglia, ed io invece non potrò più interloquire.*

*La invidio assai. Perché Lei si trova nelle migliori condizioni per studiare, per documentarsi, per formulare concetti, per esercitare docenza, per ottenere proseliti.*

*Lei può non essere dimenticato. Molti cordiali saluti*

Suo MECOZZI

La disciplina intellettuale, dunque, e la preoccupazione di non perdere la benevolenza dei superiori per l'Assalto indussero Mecozzi ad accettare, nel 1935, i concetti fondamentali della dottrina Douhet. Considerando l'ambiente e sapendo che proprio in quell'epoca gli fu data la possibilità di realizzare le proprie idee con uno stormo d'assalto tutto suo, io credo alla sua giustificazione.

Di questa disciplina intellettuale, della sua acquiescenza egli si pentì amaramente in seguito (quando, direttamente o indirettamente, gli si opponevano nella discussione le affermazioni douhetiane del tipo di quelle che Ludovico gli rinfaccia nel suo articolo), come dimostra la seconda parte della lettera che mi scrisse l'11 aprile 1970, in cui sostiene che per criticare un autore non bisogna limitarsi a leggere soltanto qualche suo scritto.

In questa lettera vi sono inoltre argomentazioni di Mecozzi in risposta alle critiche più comuni al suo pensiero, la sua spiegazione del contrasto fra la propria dottrina e quella di Douhet e i fondamenti di una Direttiva per l'aviazione militare.

11 aprile 1970

Caro Col. Pelliccia,  
Molto giustamente, all'inizio della Sua del 4 aprile, Ella asserisce che: «né l'esperienza né il progresso dei mezzi bellici hanno influito molto su coloro che hanno preparato le direttive di questi ultimi trent'anni».

Ebbene: a mio parere la colpa di ciò sta soprattutto (anzi esclusivamente) negli aviatori. Non mi risulta che qualche Capo degli aviatori si sia dimesso motivando pubblicamente il proprio atto con l'errore dell'esercito e della marina nei riguardi dell'impiego dell'aviazione, risultante nella Circolare 7000 dello Stato Maggiore Difesa (ediz. 1951), nella «Memoria sommaria sulla regolamentazione americana per la cooperazione aeroterrestre» (pubblic. 5065 del 1953), eccetera, per non dire della pubblicazione AFSOUTH «Guida alle operazioni di concorso aereo» (ediz. dic. 1963).

Non mi risulta che lo SMA abbia pubblicamente rinnegato la dottrina indipendentista del Douhet, che

sta alla base delle preoccupazioni dell'esercito e della marina circa la collaborazione (o, come io scrivo: «concomitanza operativa»).

Ma non solo i Capi, anche i gregari sono (a mio parere) colpevoli, specie quelli che hanno occupato posti elevati di comando o di stato maggiore.

Non so se qualcuno di essi abbia scritto relazioni riservate sul tema dei rapporti organici ed operativi con le forze di superficie, ma non mi risulta che il tema stesso sia stato affrontato sopra pubblicazioni accessibili al pubblico nell'intento di sostenere una tesi non indipendentista più favorevole all'aviazione stessa, perciò al bene comune.

Unica eccezione credo sia quel fesso di Mecozzi che avendo diretto (anche dopo la II G.M. per dieci anni) la «Rivista Aeronautica», si sforzò (talvolta firmando con pseudonimi, ma ben noti ai superiori) di sostenere il proprio punto di vista. Le cito alcuni titoli:

- Amerigo Maestrani: «Le teorie di guerra alla prova dei fatti» (n. 1, 2, 3, 1945) [Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. III, p. 43 - N.d.C.];
- Captivus: «Le ali e la testa» (aprile 1945) [Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. V, p. 57 - N.d.C.];
- Geronte: «Nova polemica sull'unità e sull'autonomia dell'aviazione militare» (dic. 1945) [Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. VII, p. 79 - N.d.C.];
- Demèzio Zèmaco (anagramma del mio nome e cognome) «Aviazione Subentrante» (marzo 1949) [Cfr. Vol. II, Parte I, Cap. XXI, p. 160; il titolo è diverso - N.d.C.].

#### Prima Parte

Non è vero che io abbia sperato, giacché non v'era (e non v'è) motivo di sperare, che l'esercito e la marina s'inchinassero all'aeronautica lasciandola arbitra di concedere o di negare in sede dottrinale, la propria collaborazione, cooperazione, appoggio.

Spettava all'aviazione determinare la propria dottrina, non in base alle follie criminali del Douhet né in base alle tendenze accaparratrici delle forze di superficie, ma in base alla logica, all'esperienza, al progresso tecnico, al vantaggio di tutte e tre le FF.AA. nella guerra comune.

Spettava all'Aviazione farsi promotrice di persuasione, di chiarimento, di concordanza. Invece le mentalità vecchie assunsero le alte cariche nuove, fecero ristampare le dottrine del Douhet (perfino in inglese) per riaffermare ch'egli aveva ragione. Era una intollerabile provocazione contro la concomitanza operativa

delle tre FF.AA., cosicché fu ben naturale che l'esercito e la marina reagissero, naturalmente in base alle proprie (sbagliate) teorie che l'aviazione dovesse servire soprattutto per il «diretto appoggio».

Nei trent'anni cui Lei allude i Capi dell'aviazione mancarono al loro dovere intellettuale, e non importa se lo fecero per deficienza di concetti, per quieto vivere, o per reverenza all'alleato maggiore.

Essi avrebbero dovuto opporsi, in sede riservata, in sede parlamentare ed in sede pubblicistica; avrebbero dovuto in sede addestrativa (Accademia, Scuola di guerra eccetera) manifestare le idee corrette (a mio parere) sui rapporti organici ed operativi tra l'Aviazione e le forze di superficie e chiamare a raccolta gli intelletti, le opinioni, di tutti i loro ufficiali.

Invece le pubblicazioni dello SMA, quando non sono state vanamente celebrative (la retorica seguita ad essere la nostra maledizione) hanno esaltato la dottrina che gli eventi avevano condannato. Hanno perfino falsificato la storia!

Perciò non posso assolutamente accettare la Sua interpretazione (4 aprile): «Tale studio gli ha dimostrato che è ancora idealistica la concezione dei rapporti fra Forze Armate in tempo di pace sulla quale egli aveva, nella Direttiva '67, fondato la sua tesi sulla concomitanza».

Per modificare la situazione gli aviatori dovevano lottare, ma non hanno lottato<sup>5</sup>. La delusione sta in questo, non nel comportamento (prevedibile) delle altre due FF.AA.

La 'direttiva 1968' era un ulteriore mio contributo a tale lotta, offerto in una occasione singolarmente favorevole: la lettera riservata del Capo Stato Maggiore Difesa n. 1/1980 del 3-5-68, che invitava a formulare: «Direttive per la rielaborazione della dottrina d'impiego delle Forze Armate».

Che cosa è stato fatto ufficialmente in tale occasione? Certo io non lo so. Ma un elevato ufficiale dello SMA a quell'epoca, interpellato da persona qualificata, rispose che prima di compilare la direttiva per l'aviazione si attendeva che fossero compilate quelle dell'esercito e della marina!!!

Costui certo ignorava quello che risulta dalla logica più evidente (e che io vado sostenendo scrivendo da parecchi anni): che la strategia dell'esercito e della marina debbono essere concepite in funzione delle possibilità dell'Aviazione e non viceversa.

5. Il tondo è mio.

Dico di più: La responsabilità prima della situazione risale proprio al Douhet: egli ha sempre sostenuto l'opportunità del Ministero unico della Difesa, dello Stato Maggiore unico della Difesa, ed ha sempre sostenuto che se l'esercito e la marina sentono il bisogno di una propria aviazione, possono e debbono farsela a loro spese, senza pretendere collaborazione dall'Armata Aerea che (naturalmente!) combatterà la propria guerra a sé stante e conseguirà da sola la totale vittoria.

Se gli angloamericani hanno ironicamente giustificato i loro bombardamenti sulle nostre città con l'ipse dixit del Douhet, perché ci meravigliamo se l'esercito e la marina italiani giustificano l'Aviazione di diretto appoggio (ironicamente) con l'appello all'autorità del Maestro? Poiché l'esercito e la marina hanno bisogno imprescindibile dell'apporto offensivo, difensivo esplorativo ed anche logistico di una aviazione, dovrebbero esserci tre Aviazioni. Le lascio immaginare che cosa ne deriverebbe, specie oggiogiorno, con i prezzi dei «Phantom» e peggio dei grandi bombardieri.

Al contrario io ho sempre sostenuto che l'aviazione dev'essere unica ed individuale, organicamente autonoma, ma disponibile per la concomitanza operativa.

#### Seconda parte

Tre giorni fa l'autore mi ha mandato in dono alcune copie d'una recensione che, sebbene pubblicata già da sei mesi, non conoscevo ancora<sup>6</sup> [Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. V, p. 313 - N.d.C.].

Ne faccio omaggio d'una copia a Lei, non per esibizionismo, ma perché mi dà lo spunto per alcune considerazioni.

La recensione è evidentemente troppo lusinghiera, assai al di là dei meriti del libro recensito.

L'autore è un collega dell'esercito molto intelligente e d'indiscutibile buona fede; eppure una lettura attenta scopre ch'egli ha «stirato» alquanto le tesi del libro a favore delle tesi che lui stesso vagheggia, e che sono in auge nell'ambiente esercito in cui vive.

Leggendolo mi sono perciò confermato nella vecchia constatazione che ciascuno di noi, per quanto obiettivo voglia essere, nell'esaminare gli scritti altrui e nel formulare gli scritti propri, adopera i suoi propri occhiali, e non si accorge ch'essi sono più o meno deformati a causa di «pregresse» influenze.

Ciò fa parte della natura umana. Tutti adoperiamo, senza avvedercene, occhiali di tale genere.

Di questa realtà, essendo edotto da molti anni, nei miei lavori stampati ho seguito (non sempre abbastanza fedelmente) questo comportamento:

– Ho evitato di contestare le «parole» di coloro che opinavano diversamente da me, perché le «parole» possono essere difettose anche quando il pensiero è valido.

Naturalmente, per le concordanze la procedura che ho adottato è quella inversa: ossia, per evitare che il lettore accorto mi supponesse plagiatario delle opinioni altrui, ho avuto cura di citare (talvolta testualmente) tali opinioni ogni volta che se ne presentasse l'occasione.

– Ho evitato anche di «interpretare» il suddetto pensiero, quando non fosse esplicito, per non rischiare arbitri di valutazione che l'autore avrebbe potuto poi contestarmi con mio disdoro.

– Ho evitato di giudicare un autore in base ad una piccola parte dei suoi scritti, supponendo sempre fossero sfuggite alla mia attenzione alcune concezioni da lui espresse in altri scritti sugli stessi temi, od almeno alcuni completamente più illuminati delle concezioni sue.

– Ho evitato che il lettore potesse supporre che io non avessi un mio «corpo di concetti» da manifestare, ed in cambio cercassi la piccola nomèa del «contraddittore sistematico» degli altri.

Al contrario, mi sono preoccupato di formulare con la massima mia possibile chiarezza (nettandomi prima gli occhiali per quanto nelle mie possibilità), le mie proprie concezioni, e (eventualmente designando per nome nel commiato o conclusione l'autore e lo scritto che mi avevano determinato a quel lavoro) lasciando che fosse il lettore a giudicare fra noi, o meglio fra le due tesi in contrasto.

Precisamente quello che nell'articolo: «Aviazione cooperante?» feci nei riguardi dell'allora contrammiraglio Bernotti (vedere ultima frase).

Lei mi dirà che comportandomi così evito la polemica vera e propria; così è infatti perché la polemica impegna in querimonie che facilmente diventano futili, presuntuose, vanitose, puntigliose, personalistiche, nel tentativo rispettivo di «salvare la faccia» di fronte ai lettori.

Unica eccezione a tale mia procedura fu nei riguardi dell'opera del Douhet. Ma questo autore andava affrontato senza ambagi per contrastare il suo pernicioso proselitismo. Egli polemizzava con gran colpi di

6. P. Quinzio - Rivista Militare n. 9 - 1969.



scimitarra, con spruzzi d'acido corrosivo, con sofismi capziosi, con prepotenza satura d'ingiustizia, con metodo personalistico, e non poteva essere trattato con molta delicatezza, salvo quando fosse obbligatorio al mio piccolo grado gerarchico rispetto al suo.

Se Lei vuole conoscere il metodo polemico del Douhet, può leggere alcune risposte sue ai contraddittori:

- nel volume «Dominio dell'Aria» edizione 1932 Mondadori, capitolo «Riepilogando»;
- nel volume «La guerra integrale» edizione 1936 Campitelli Roma.

Naturalmente per constatare meglio la procedura polemica del Douhet bisognerebbe avere sott'occhio (come l'ebbi io a suo tempo) il testo delle opinioni espresse dai suoi contraddittori, testo che egli presentava ed interpretava a suo modo, al fine d'apparire sempre dalla parte della ragione.

Ma non sempre i lettori avevano sottomano il testo altrui ch'egli contraddiceva. Ed è questa appunto l'insidia del metodo polemico.

A mio parere ad un «corpo di concetti» bisogna opporre un «corpo di concetti». Alle confutazioni altrui bisogna opporre un maggiore chiarimento, affinamento (ed eventualmente rettificazione) dei concetti propri.

La polemica nasconde spesso un tentativo di sopraffazione o prevaricazione. Qualora non si abbia intenzioni di sopraffare e di pavoneggiarsi, bisogna essere rigorosissimi nel citare, interpretare, valutare, prudentissimi nel giudicare, sotto pena di essere sospettati di malafede, o almeno di volere, sotto il brillio della polemica, o contrabbandare il proprio torto, oppure contrabbandare il proprio vuoto.

### Terza parte

Tutto questo Le ho scritto soltanto per sottoporLe le mie giustificazioni nei riguardi della mia lettera del 25 marzo.

Avrei dovuto tenere presente, più di quanto non abbia fatto, che nettarsi gli occhiali prima di leggere scritti altrui o prima di stilare scritti propri, è una procedura che umanamente non risulta spontanea ma è faticosamente riflessiva; in mancanza di che si possono generare gravi malintesi.

Le mie recriminazioni verso di Lei non riguardavano la disparità delle nostre opinioni, ma il mio cruccio che il contenuto della Sua esposizione, allorché pubblicata, potesse nei suoi lettori (ciascuno dei quali probabilmente adopera propri sopraddetti occhiali) genera-

re altri malintesi, ed in definitiva stabilire nella mente di ciascuno dei lettori stessi una immagine deformata (ed anche un po' ridicola) di quel Mecozzi cui Lei si riferisce nominativamente.

La prego di leggere questa lettera con serenità, ossia con assai meno pessimismo di quanto fece leggendo la mia del 25 marzo.

Non è affatto una lezione ex-cathedra, perché non mi sento capacità di maestro; è semplicemente una «tranche de vie», d'una vita vissuta faticosamente; il conoscerla non è senza vantaggio per chi deve vivere ancora a lungo la propria.

Anche se Le porgo l'augurio di «raffinare» il metallo di cui abbonda nella Sua officina di scrittore, la mia stima per le sue qualità intellettive rimane alta, la mia simpatia e la mia cordialità rimangono vive, perciò La ringrazio assai della Sua lettera del 4 aprile e Le porgo cordialissimi saluti.

Suo MECOZZI

### SINTESI DEL CONTRASTO FRA DISSIMILI DIRETTIVE PER L'AVIAZIONE MILITARE (ad uso del pubblico meno esperto)

Fin da quando l'aviazione militare nacque si scontrarono due dottrine (o tendenze, o direttive, od orientamenti). Quella che dal cognome del suo più noto sostenitore chiameremo D e quella che analogamente chiameremo M.

La D sosteneva che l'Aviazione potesse da sola ottenere una vittoria fulminea, indipendente dall'esercito e dalla marina, mediante il bombardamento della popolazione. La M sosteneva che tale vittoria oltretutto criminale fosse irrealizzabile, anzi che il tentarla secondo i programmi esponesse al rischio di una sconfitta; e sosteneva che invece occorrono operazioni concomitanti delle tre forze armate per ottenere il debellare le corrispondenti forze armate nemiche ed occuparne il territorio; sosteneva necessario escludere ogni violenza programmatica, intenzionale, contro le popolazioni.

La D proponeva una forza aerea costituita da grossi bombardieri agenti in quota; la conseguente imprecisione di puntamento sarebbe stata assorbita dalla estensione delle «superfici distruggibili», senza selezione di obiettivo e senza preoccupazioni di essere avvistati nell'avvicinamento.

La M proponeva una forza aerea costituita principalmente da aeroplani d'assalto (che attualmente si chiamano caccia - bombardieri) piccoli, maneggevoli,



veloci, agenti di preferenza a bassissima quota, con esattezza di puntamento, con selezione di obiettivi, e capacità di servire per l'offesa contro la superficie e per il combattimento aereo.

Senonché una terza tendenza, che chiameremo S, quella propugnata dalle forze di superficie (esercito e marina) affermava che il più utile impiego dell'aviazione fosse di costituire un appoggio (contributo, concorso, collaborazione) alle forze di superficie, il più possibile «ravvicinato».

La M sosteneva che tale metodo abbassa il rendimento dell'aviazione (arma costosissima e di cui non ve n'è mai abbastanza); perciò dovesse essere adoperato soltanto per necessità congiunturali (favorevoli o contrarie), mentre le necessità consuetudinali portano l'aviazione ad operare, con maggiore autonomia di tempo e di luogo nonché con maggiore rendimento, nel campo d'azione suo esclusivo, che sta laddove l'armamento campale delle forze di superficie non può giungere.

La preferenza da dare alla debellazione dell'aviazione nemica era convinzione comune alla D ed alla M; senonché mentre la D negava ogni valore all'aviazione da caccia ed alle difese contraeree dalla superficie, ostentando la sicurezza che bastasse il bombardamento dei campi d'aviazione per realizzare un immediato e duraturo «dominio dell'aria»; invece la M confutava quelle opinioni sostenendo che (salvo disparità iniziale di forze) quel dominio fosse irrealizzabile e ci si dovesse contentare d'una prevalenza (talvolta soltanto locale e temporanea) da ottenere e mantenere con dura lotta.

Un altro tema sul quale la M differisce dalla D è che la distruzione del potenziale nemico (industriale, economico, ecc.) possa essere evitata, con proprio vantaggio, ed abbreviando il conflitto, se dalla lotta contro l'esercito nemico può derivare l'occupazione rapida del suo territorio.

MECOZZI

#### SINTESI DI UNA DIRETTIVA PER LA GUERRA AEREA (formulata per l'Italia)

- a) La guerra dev'essere il ricorso alle armi al solo unico scopo di respingere ed impedire ulteriormente una aggressione effettiva della forza armata di altra nazione contro l'Italia (nostra Patria comune quali che siano le differenze ideologiche fra noi) nell'attuale configurazione del suo territorio e del suo

popolo; escludendo di estendere il concetto anche alle provocazioni, sebbene gravi.

- b) Il modo più efficace di raggiungere detto scopo (epperò l'unico da adottare finché non sorgano necessità diverse) è debellare le forze armate del nemico (aeree, terrestri, navali). Invece di distruggere il suo potenziale (industriale, economico, ecc.) è da evitare finché possibile. La violenza programmatica, intenzionale, contro la sua popolazione (ecatombe, decimazione, terrorismo) dev'essere esclusa decisamente in ogni caso.
- c) La conseguenza possibile e desiderabile della ottenuta debellazione delle forze armate del nemico è la occupazione del suo territorio, la costituzione in esso di un governo locale non ostile a noi, la vigilanza sul suo potenziale affinché (senza troppo danno per la sua popolazione) tale potenziale sia utilizzato a nostro favore e non più contro di noi.
- d) Per poter conseguire il suddetto scopo, nel suddetto modo, e con le suddette conseguenze, è necessario che le tre forze armate effettuino operazioni concomitanti, mai indipendenti e neppure subordinate l'una all'altra. La concomitanza operativa (e logistica) può comportare però un appoggio reciproco o «concorso» quando e dove sopravvengano necessità congiunturali, favorevoli oppure contrarie. Ma ciascuna forza armata, nelle necessità consuetudinali, deve tendere a bastare a se stessa, con il proprio armamento, nel proprio ambiente naturale e senza deprimere i propri caratteri.
- e) L'aviazione, oltre ad avere, su terra e su mare, un campo d'azione comune con le forze armate di superficie, ha però anche un campo d'azione suo esclusivo, che è quello dove gli armamenti campali delle altre due forze armate non possono giungere. In tale campo si svolgono le operazioni consuetudinali dell'aviazione.
- f) Il concetto sul quale le operazioni concomitanti di una forza di superficie e di una forza aerea si devono basare, ogni volta che le occasioni lo consentano, è il far massa nel tempo per lo sfruttamento del successo reciproco.
- g) L'aviazione d'assalto o caccia-bombardiere, per la sua polivalenza, per la precisione del suo puntamento che le permette selezione degli obiettivi, per la «sorpresa» che il suo volo rasente può realizzare eludendo gli avvistamenti radar, eccetera, è la «specialità» meglio idonea a realizzare i suddetti concetti.

MECOZZI

In questa lettera vi sono due critiche a Douhet che meritano essere poste in rilievo sia perché sono di grandissima attualità, sia perché contrastano con le similari idee espresse da Mecozzi su uno dei due argomenti oggetto di critica e con la sua giusta pretesa di essere giudicato in base a *tutto* ciò che ha scritto e non soltanto in base ai suoi primi scritti.

Si tratta della costituzione del Ministero della Difesa auspicato da Douhet e del fatto che questi ammise le Aviazioni Ausiliarie a condizione che il relativo onere finanziario gravasse sui bilanci dell'Esercito e della Marina.

Per quanto riguarda il provvedimento ordinativo, l'addebito fatto da Mecozzi a Douhet è fuori luogo, inconsistente ed inopportuno. La proposta di Douhet, che ancora una volta precorreva i tempi, era giusta, sensata e, soprattutto, coerente con il pensiero dell'autore (e dello stesso Mecozzi).

L'addebito semmai, deve essere fatto a noi che, nel tradurla in pratica, nel trasformarla cioè in Legge, non abbiamo tenuto conto dei pericoli dell'unificazione. Siamo noi, marinai ed aviatori, che non ci siamo battuti affinché la legge costitutiva del Ministero della Difesa contemplasse opportune norme cautelative della rispettiva Forza Armata. Norme che, nel caso particolare, avrebbero fatto coincidere l'interesse della Marina e dell'Aeronautica con quello della Nazione, perché, impedendo ad una delle tre Forze Armate di «prevaricare» sulle altre, tali norme avrebbero tutelato l'armonia e l'efficacia dello strumento militare. Fra i tanti provvedimenti cautelativi, due soprattutto si dovevano e *si debbono* prendere: la rotazione al vertice militare dei rappresentanti delle tre Forze Armate e la rappresentatività paritetica di esse nello Stato Maggiore della Difesa, per assicurare la razionale e giusta alternanza dei rappresentanti delle tre Forze Armate in tutta la scala gerarchica.

Fino a quando questi provvedimenti, ed altri similari, non saranno adottati, la creazione di uno strumento militare ben equilibrato ed armonico sarà un sogno.

Nell'articolo «L'Armata Aerea» pubblicato sulla Rivista [Aeronautica - N.d.C.] nel 1927, Douhet così scrisse al riguardo:

*«Esse (le forze armate) sono come un utensile a triplice punta, messo in moto dalla grande macchina da guerra nella quale la Nazione si trasforma allo scoppio delle ostilità. Perché il rendimento risulti massimo, è necessario che le tre punte del triplice utensile risultino proporzionate fra di loro e che l'utensile, nel suo insieme, venga impiegato in modo da ottenere il massi-*

*mo effetto distruttivo. Quindi armonia di forma e coordinamento di impiego.*

*«... oggi bisogna considerare ogni azione di guerra non in sé, ma in relazione a quelle che si svolgono o che si possono svolgere negli altri campi.*

*«La necessità di coordinare le azioni belliche nei tre campi di lotta fu messa in luce essenzialmente dal fatto che il campo aereo sovrasta dovunque i campi terrestre e marittimo.*

*«Quando ci si batteva solo sulla terra o sul mare, poiché i due campi confinavano unicamente lungo una linea, la necessità di coordinare organicamente le azioni terrestri e marittime si faceva sentire di meno, date le minori occasioni di interferenze e di contatti.*

*«L'aria ricopre tutta la superficie solida e liquida della terra: non è più possibile combattere, né sulla terra, né sul mare, senza curarsi di ciò che accade nell'aria, né si può combattere nell'aria disinteressandosi di ciò che accade sulla superficie.*

*Il legame è perfetto e indissolubile».*

A questo proposito Douhet rileva come tale legame fosse stato spesso dimenticato per preoccuparsi invece del concorso dell'Aeronautica alle due Forze Armate, in luogo del concorso delle forze aeree alla guerra senza aggettivi.

Il rilievo Douhetiano è di viva attualità, oggi che siamo in fase di ristrutturazione delle Forze Armate, e gli aviatori specialmente farebbero bene a leggere l'articolo che ho citato.

In esso troveranno i motivi utilitaristici (che prescindono dallo scopo essenziale della guerra) che sono alla base delle richieste delle forze di superficie. E troveranno l'ennesima dimostrazione che le aviazioni ausiliarie sono «*inutili, superflue e dannose*» e, soprattutto, che «*la condizione essenziale che permette agli eserciti ed alle marine di operare con la pienezza dei loro mezzi, è data dalla sicurezza delle proprie basi e delle proprie linee di comunicazione*». Di conseguenza, il concorso più efficace che le forze aeree possono dare alle forze di superficie è appunto quello di difendere le basi e le linee proprie dagli attacchi aerei, e distruggere quelle dell'avversario. Ma per assolvere a questo compito bisogna che le forze aeree siano in grado di distruggere le forze aeree dell'avversario; siano cioè idonee per conseguire lo Scopo della lotta nello spazio: la conquista del dominio dello spazio [ma, se la conquista del «dominio dello spazio» serve a svolgere un altro compito (cioè «difendere le basi e le linee...» ecc.), come può essere l'unico scopo della guerra aerea? - N.d.C.].

Nei primi scritti, Douhet ammise per ragioni «politiche» le Aviazioni Ausiliarie, ma successivamente non perse occasione per dichiarare che non ne ammetteva la convenienza (una volta lo fece anche in polemica con l'allora Maggiore Mecozzi nell'articolo «Circa le grandi Unità Aeree» del 1929).

Purtroppo ancora oggi riaffiora più forte che mai il desiderio dell'Esercito e della Marina di disporre di forze aeree in proprio e si tende sempre più a costituire, in uno con le forze di superficie, complessi operativi aeroterrestri e aeronavali inscindibili. Al riguardo ho già espresso il mio pensiero nel passato, così come ho riconosciuto la validità di quell'esigenza aeronautica delle forze di superficie legata allo sviluppo dell'aviazione come mezzo di locomozione; esigenza che ha portato alla generalizzazione dell'impiego del mezzo aereo, soprattutto dell'elicottero, per molti di quei servizi che una volta venivano effettuati con mezzi terrestri e navali.

A tutto ciò si è aggiunta la propaganda delle case costruttrici di elicotteri che hanno esagerato l'utilità dell'impiego dell'elicottero in guerra, sfruttando gli apparenti successi di questo mezzo nel Vietnam.

Ne è derivato di nuovo quel «desiderio» sopra citato di risolvere il problema dell'organizzazione dei predetti servizi mediante la creazione di una «aviazione minore» dell'Esercito e della Marina.

Queste «aviazioni minori» creerebbero un complesso e intricato problema organizzativo, con gravi implicazioni di carattere giuridico, economico, umano e sociale delle quali alcune si sono già verificate nell'attuale situazione. Queste «aviazioni» sarebbero una contraddizione in termini e un assurdo economico, perché comporterebbero automaticamente la creazione di organizzazioni aeronautiche collaterali, veri doppioni di quelle già esistenti in seno all'Aeronautica Militare (aeroporti, scuole, officine, enti di reclutamento, di studio e di ricerche, magazzini MSA ecc.).

Inoltre le Aviazioni minori aggraverebbero il grosso problema organico che l'Esercito e la Marina già avvertono, il reclutamento cioè del personale specialista e pilota, e la vera e propria corsa al brevetto di pilota che si verifica fra gli appartenenti alle due Forze Armate, a causa dei connessi vantaggi economici e di carriera.

Si tratta di personale impiegato soltanto *temporaneamente* in campo aeronautico, perché deve soddisfare agli obblighi relativi al suo stato giuridico e al suo impiego nell'ambiente operativo terrestre e navale per il quale è stato specificamente istruito ed educato. A

meno che non si costituisca un corpo speciale di piloti dell'Esercito e della Marina, con tutti i problemi ordinativi che ne derivano e con tutte le intuitive questioni di «classe» connesse, all'interno come all'esterno delle due Forze Armate interessate, alcune avvisaglie delle quali le abbiamo già sperimentate nel recente passato (indennità di volo, indennizzo privilegiato, pensionabilità del servizio di volo). In ogni caso si tratterebbe sempre di un'aviazione militare e come tale deve far parte dell'Aeronautica Militare (cosa che del resto la legge istitutiva dell'A.M., ancora in vigore, contempla).

Israele, che non ha la fortuna di possedere ostacoli naturali come la nostra catena alpina, ha dimostrato con quattro guerre vittoriose, contro forze di gran lunga superiori in numero che l'accerchiavano, di saper utilizzare razionalmente le scarse risorse umane ed economiche delle quali dispone.

Essa, come è noto, nel 1967 risolse non solo il problema delle aviazioni ausiliarie ma anche quello dell'aerocooperazione, mediante l'impiego di piloti civili sui velivoli leggeri, sugli elicotteri e sui velivoli scuola Fouga «Magister». Nel 1973, invece, rinunciò anche all'impiego di questi ultimi per la loro vulnerabilità alle progredite armi di difesa contraerea e missilistica.

L'esperienza non manca, quindi, per orientare la soluzione del problema nel modo più razionale, economico, operativo, giuridico e sociale migliore e possibile.

Anche di esso bisognerà tener conto in sede di ristrutturazione delle forze armate.

Ma torniamo al Gen. Mecozzi.

Per quanto riguarda le «Sintesi», nella prima si nota chiaramente l'evoluzione del pensiero di Mecozzi, da me<sup>7</sup> messa più volte in evidenza, e soprattutto balzano agli occhi quelli che considero i punti deboli della sua dottrina. Questi punti li analizzai dettagliatamente in un commento che allegai alla lettera con la quale rimandai al Generale la direttiva 1968, che mi aveva inviato in lettura qualche mese prima.

Il commento aveva lo scopo principale di stimolare Mecozzi per indurlo a discutere quei concetti che, come mostrerò più tardi, considero tuttora essenziali ai fini di una obiettiva critica del pensiero mecozziano. Ma egli, molto abilmente, mi rimandò alla lettura di un altro suo libro, allora in pubblicazione, che mi inviò,

7. Sulla comparazione delle due dottrine vedere il pregevole lavoro del Gen. Marietti - Riv. Aer. 2/73.



poi, in omaggio. Si tratta di «Sorti progressive dell'aviazione militare» pubblicato nel 1970, nel quale l'autore polemizza, indirettamente, con me in riferimento al mio articolo «L'ultimo assalto», ma mostra anche di aver tenuto conto delle nostre discussioni epistolari.

Per comodità del lettore e per maggior chiarezza sintetizzo rapidamente il pensiero da me espresso nella lettera che pubblicai nel n. 10 del 1972 della Rivista [Cfr. Vol. II, Parte III, Cap. X, p. 343 - N.d.C.]; anche perché, nel suo articolo, Ludovico incorre nello stesso errore di Mecozzi e di moltissimi aviatori: quello di identificare la dottrina di guerra aerea con i bombardamenti delle popolazioni inermi.

Douhet aveva una concezione della guerra comune a quasi tutti gli scrittori militari dell'epoca (concezione che fu teorizzata dal Gen. Ludendorff e che è nota come teoria della guerra totale) e la sua dottrina di guerra aerea non poteva non essere coerente con detta concezione, giacché la dottrina è determinata dalla *teoria* di guerra e dalle *armi*.

Mecozzi invece, nei suoi scritti, prescinde dalla teoria della guerra (cosa che fa anche Ludovico), si limita a fare al riguardo qualche «riflessione non coordinata» e ad esprimere idee contraddittorie e concetti di tipo nazionalistico e marxistico (per esempio: la nazione arbitra del proprio destino, le classi sociali causa della guerra).

In funzione di *quella* concezione Douhet ritiene che in guerra la vittoria è assicurata soddisfacendo a due condizioni: la conquista del dominio dell'aria e lo spezzamento delle resistenze materiali e morali della nazione avversaria. Egli definisce la prima condizione «essenziale» e la seconda «integratrice». Se si verificano tutte e due le condizioni l'esito della guerra è indipendente da qualsiasi altra circostanza. Se si verifica invece solo la prima condizione, l'esito della guerra è subordinato all'esito della lotta in superficie e alla quantità di forze aeree rimaste dopo la lotta per la conquista del dominio dell'aria.

«Tutte le azioni che una A.A. può compiere dopo aver conquistato il dominio dell'aria dovranno necessariamente essere svolte contro la superficie, avranno una grande forse una decisiva influenza nell'esito della guerra. Ma non si potranno mai, con precisione di linguaggio classificare azioni di guerra aerea».

«Quindi la guerra aerea è la lotta per il dominio dell'aria, e la conquista del dominio dell'aria è l'unico scopo che deve prefiggersi la guerra aerea».

Nel ricordare a Mecozzi questo passo degli scritti di Douhet aggiungevo che, personalmente, condivido

quest'ultimo concetto douhetiano, perché esso dà uno scopo, un senso e una giustificazione alla lotta dell'uomo nell'ambiente fisico aerospaziale e *all'autonomia* delle forze aeree da quelle di superficie (nel senso che le azioni di guerra aerea *non sono, non possono e non debbono* essere subordinate a quelle in superficie). Non condivido, affermavo ancora, la «condizione integratrice», anzi la rifiuto perché essa presuppone i bombardamenti delle popolazioni inermi<sup>8</sup>.

Le mie argomentazioni logiche invalidavano uno dei tanti suoi sillogismi basati *abilmente* (altro che «squilibrato!») su premesse errate che conducevano logicamente alle *sue* conclusioni. Questo: il *fine* vittoria può essere conseguito attraverso il *mezzo* ecatombe popolazioni; *questo* è lo scopo della guerra aerea e per conseguirlo l'armata aerea ricorre al *mezzo* conquista dell'aria.

Un altro esempio è: la conquista del territorio è il *mezzo* per ottenere la vittoria, l'Esercito è l'unico che può conquistare il territorio, l'Esercito è il *mezzo* per conseguire la vittoria.

Ad esse (argomentazioni) Mecozzi non rispose mai, ma, come ho già detto, ne tenne conto nel suo ultimo libro. Egli rispose, indispettito, soltanto alla questione da me sollevata nella stessa lettera, relativa alla definizione di campo d'azione. Anche essa è fondamentale ai fini della critica alla dottrina di Mecozzi e perciò riproduco, sempre per comodità del lettore, il passo della mia lettera relativo al campo d'azione che Mecozzi, a mio avviso, intendeva come distanza utile ed io come luogo dove l'uomo-fante, l'uomo-marinai, l'uomo-aviatore operano:

«Nel mio significato il campo d'azione è il luogo dove giunge l'efficacia dell'uomo armato, è il campo dell'azione dell'uomo. Nel Suo significato l'esercito ha un campo d'azione comune con l'aviazione; nel mio le forze di superficie non hanno alcun campo d'azione comune con l'aviazione, ma è questa che ha un campo d'azione comune con le forze di superficie.

La differenza è fondamentale, nella forma e nella sostanza, e le importanti implicazioni che ne derivano sono intuitive.

Con il Suo significato di campo d'azione, nessun obiettivo in superficie è precluso alle forze terrestri e

8. I motivi li ho illustrati nel passato e ritengo pertanto superfluo ricordarli ancora, tanto più che l'argomento è stato ampiamente dibattuto sulla Rivista (G. Caforio n. 3/72 e P. Quinzio n. 2/72).



professionali, il suo spirito polemico e la sua visione limitata di quella che è una delle espressioni più grandiose del progresso umano: l'aviazione. Egli aveva la genialità tipica dei grandi «tattici» ma pretendeva essere considerato uno stratega. L'essere assegnato alla prima categoria gli dava perciò un fastidio enorme.

L'impiego dei caccia-bombardieri nelle ultime guerre gli dette la soddisfazione, è vero, di vedere finalmente realizzate le sue teorie *sulla tecnica d'impiego dell'aviazione d'assalto*, ma fece anche aumentare le sue recriminazioni contro Douhet e i Capi militari italiani che le avevano osteggiate.

Egli non volle, fino alla fine, ammettere che le operazioni belliche israeliane rispondevano a concetti evolutivi della dottrina Douhet, applicati ad una guerra limitata e basati sul principio che la guerra aerea consiste e si esaurisce nella conquista del dominio dell'aria. Tuttavia a me dette la sensazione che la forza delle argomentazioni logiche aveva fatto breccia nella sua mente e che qualcosa stava avvenendo in essa, come dimostrano, ripeto, e confermano la «Direttiva 1968» e le «Sorti progressive dell'aviazione militare».

Probabilmente, se i Capi responsabili avessero usato nei suoi riguardi una diversa politica, se invece di mostrargli sopportazione e di inasprire con i veti e le censure e le umiliazioni avessero orientato il suo lavoro intellettuale verso i problemi futuri di una moderna aviazione militare, ne avremmo guadagnato tutti: la Forza Armata, la dottrina di guerra aerea e noi stessi. Invece quei Capi, sommersi da mille problemi giornalieri, obbligati ad adeguarsi a quella che H. Kissinger chiama la limitazione intellettuale dei moderni dirigenti (le sintesi brevissime dei propri collaboratori), accettarono le proposte di chi, in sottordine, è talvolta mosso da eccesso di zelo e, in queste cose specialmente, è spesso «più realista del re».

A quei Capi Mecozzi, in sintesi, addebita di aver «lasciato che l'Aeronautica fosse captata dalla dottrina e dalla prassi dell'Esercito e della Marina, un poco per anno, una legge dopo l'altra, contro le quali in Parlamento nessuno poteva insorgere; una "circolare" dottrinale oppure esecutiva dopo l'altra, contro le quali in sede di consessi militari la preponderanza numerica e gerarchica dei rappresentanti dell'Esercito e della Marina costringeva i rappresentanti dell'Aviazione a chinare il capo».

Per dimostrare questa sua affermazione egli cita le leggi relative alla costituzione dell'aviazione leggera per l'Esercito, dei Reparti Elicotteri dell'Esercito e

della Marina, dei Reparti Aerei Antisommergibili. E aggiunge: «non crediamo di sbagliare opinando che a tutto ciò farà seguito la costituzione incorporata di Reparti aerei di gettosostentazione, ossia aeroplani capaci di decollare da fermo (VTOL), oppure di decollare in breve spazio (STOL), perciò da prati erbosi adiacenti alle truppe in linea».

«Così il ciclo di dissoluzione nell'aerocooperazione della ormai "cosiddetta" Forza Armata dell'Aria, alias Aviazione Militare, sarà compiuto».

Mecozzi, dunque, fa riferimento a fatti inoppugnabili che tutti conosciamo e dei quali siamo tutti corresponsabili (in funzione diretta del grado rivestito e degli incarichi ricoperti).

Quanto alla sua profezia, il recente libro bianco della Marina Militare Italiana sembra che la confermi in pieno. Infatti, la Marina fra i suoi compiti include quello di «proteggere il traffico di rifornimento dalla minaccia subacquea, aerea... di operare offensivamente sopra, sotto e sulla superficie del mare», con «forze aeronavali» pari a 160,000 tonnellate (anche gli aerei sono valutati a peso)\* fra le quali «una unità di scorta con aerei a decollo verticale ed elicotteri».

Tale profezia potrà avverarsi soltanto se non si terrà conto della concezione interforze di Douhet e della sua geniale intuizione che «i grandi eserciti moderni sono vulnerabilissimi», soprattutto se sono costretti a mantenere un'attitudine difensiva, e che la Marina può conseguire gli scopi della lotta sul mare (Mediterraneo) «mediante una flotta di piccole navi celerissime, di sottomarini e di polvere di mare, unità non esigenti grandi organizzazioni a terra, e al caso, facilmente occultabili, capaci quindi ancora di agire anche se l'avversario predomina nell'aria».

Mecozzi ci addebita, inoltre, quello che in verità anch'io ho rilevato nel passato nei miei scritti: l'aver accettato senza riserve la dottrina americana sull'aerocooperazione e tradotto malamente la famosa «dottrina aerotattica», rendendo l'aviazione strumento dell'esercito. Questo perché nell'attuale organizzazione «in caso di disparere su problemi operativi dell'Esercito (o della Marina) la decisione esecutiva spetta al più elevato o più anziano» che, aggiunge Mecozzi, non è mai dell'aviazione.

Sotto questo aspetto i nostri provvedimenti ordinativi non sono stati coerenti con la dottrina americana che prevede, indifferentemente, un «soldato», un

\* Il tondo è mio.

«marinaio» o un «aviatore» nella funzione di Comandante Supremo. A parte le critiche di fondo a tale dottrina, bisogna riconoscere che in essa i rapporti interforze hanno effettivamente una base razionale, giusta e di alto rendimento (e tuttavia la lotta fra le tre Forze Armate non è meno aspra che da noi, tanto è vero che anche negli Stati Uniti non sempre si riesce a far ruotare al vertice i Capi delle tre Forze Armate).

Ma quello che Mecozzi non perdona agli «Aviatori responsabili dell'epoca» è «il provvedimento che crea aviatori estranei all'Aviazione Militare». Egli esplode: «è un affronto che essi non avrebbero dovuto subire, dimettendosi clamorosamente se necessario».

Vi sono negli scritti di Mecozzi molte altre recriminazioni e critiche che ritengo superflue riportare, soprattutto perché credo di aver risposto a sufficienza al quesito che è scaturito dal dubbio espresso dal Gen. Ludovico nel suo articolo.

Sull'argomento potrei scrivere ancora per un pezzo, tali e tante sono le informazioni, i dati che possiedo, ma ritengo opportuno non dilungarmi oltre e passare invece alle conclusioni di questo mio lungo discorso che non avrei voluto fare. Se non per altro, per coerenza con il mio augurio di qualche anno fa che si ponesse termine alla tanto abusata contrapposizione delle idee dei nostri due maggiori scrittori militari aeronautici e che si svuotasse di contenuto la sterile polemica contro Douhet divenuta, a ragione, il simbolo dell'indipendenza dell'Aeronautica Militare.

Ma il mio senso della giustizia, al quale Mecozzi fece appello in una delle sue ultime lettere, mi imponeva di esprimere obiettivamente e serenamente il mio pensiero sulla delicata questione; cosa che ritengo di aver fatto, mostrando le ombre e le luci della sua complessa figura, di questo generale aviatore con il quale la sorte non fu benigna e del quale l'opera, come ha acutamente osservato P. Quinzio<sup>11</sup>, «è ancora da assimilare criticamente nelle sue profonde istanze morali politiche sociali e militari»<sup>12</sup>.

Certo, le considerazioni morali di Mecozzi sono eccessivamente idealistiche, ma lo sono a causa della sua costante preoccupazione di non concedere giustificazioni alla teoria della guerra di Douhet.

In fondo Mecozzi non si pose affatto il problema dell'essenza della guerra. Per lui la guerra era una realtà immanente che doveva essere valutata non in base

ad una morale basata sui fatti e sulle leggi internazionali, ma sulla coscienza della nazione che fa ricorso alla guerra per conseguire i propri fini politici. Quanto al suo sogno di «vedere instaurata una pace universale con giustizia e benessere per tutti», ebbene egli non è il solo ad inseguirlo, per fortuna.

Purtroppo le sue considerazioni sul problema della guerra e della pace sono influenzate dallo stato d'animo, dall'ira, dalla rivolta per anni repressa e compressa che ispirarono il libro «Guerra agli Inermi». Esse vanno prese, perciò, per quelle che sono (come Mecozzi stesso, del resto, le definì): «riflessioni non coordinate», dettate dal suo spirito umanitario. Non possono, cioè, essere prese come unico riferimento per una critica obiettiva del suo pensiero e della sua opera («bisogna essere rigorosissimi nel citare, interpretare, valutare, prudentissimi nel giudicare, sotto pena di essere sospettati di malafede...» Mecozzi ammonisce).

In definitiva Egli concepì la guerra come lotta tra Forze armate, da condurre con mezzi sufficienti a raggiungere lo scopo, la conquista del territorio nemico, con il minimo danno. Questo vincolo della «conquista del territorio» fu l'ultimo appiglio dialettico a sostegno della sua teoria della concomitanza, già compromessa dalla sua accettazione della distruzione delle basi aeree come obiettivo della guerra aerea. «Conquista» che egli, per dare uno scopo concreto alla guerra aerea, assegna come compito alle forze aeree, con «l'indispensabile sostegno delle forze di superficie».

A parte quest'ultima affermazione estremistica che fa il paio con quella di Douhet sulla capacità delle forze aeree di vincere da sole una guerra, bisogna riconoscere che non solo i libri di Douhet sono stati tradotti in ebraico, come scherzosamente ipotizza il Gen. Ludovico, ma anche quelli di Mecozzi.

Infatti la concezione strategica delle operazioni israeliane nel giugno 1967 non è douhetiana se la analizziamo secondo l'interpretazione che il Gen. Ludovico dà alla dottrina del dominio dell'aria; perché gli israeliani non bombardarono né industrie, né città, neanche dopo la conquista del dominio dell'aria. La stessa concezione è mecozziana se valutata in relazione agli scopi della guerra, ai mezzi e alle tattiche impiegate.

A mio modo di vedere<sup>13</sup> entrambi i conflitti arabo-israeliani (il 3° e il 4°) dal punto di vista dottrinale, hanno una fisionomia propria che non può essere

11. Vds. Riv. Aer. n. 9, 1969.

12. Vds. A. Rea - Riv. Aer. 3/72.

13. Vedere mio articolo «Cosa insegna il conflitto arabo-israeliano» Riv. Aer. 11 - 1967

incasellata in nessuna delle due dottrine in discussione. Ma se scendiamo di un gradino e passiamo dalla dottrina di guerra a quella di impiego delle forze aeree, dobbiamo ammettere, in relazione ai predetti due conflitti (ma anche alla 2ª Guerra Mondiale), che l'apporto di idee e di realizzazioni di Mecozzi alla guerra aerea è stato preponderante e tale da poter dire che i suoi testi sono stati tradotti in tutte le lingue, fuorché in quella araba. Peccato che esso non sia stato ancora valutato, in Italia, nella giusta misura. La semplice elencazione... dei regolamenti, delle norme di impiego dell'assalto e dei progetti costruttivi di aerei, spezzonatrici, ecc. richiederebbe una trattazione a sé.

In conclusione, non gli abbiamo dedicato busti o piazze, ma almeno facciamo in modo che l'opera e la vita di Amedeo Mecozzi ci siano di ammaestramento sia per prepararci meglio a lottare per le «sorti progressive» dell'Aeronautica Militare, sia per evitare i «pecca-

ti» che egli commise. Peccati che in ogni caso sono niente in confronto a quelli che nessun memoriale o libro riuscirà mai a giustificare, commessi da molti di coloro che ebbero responsabilità di Comando. Quanti di questi, tra l'altro, potrebbero far propria l'esortazione che Mecozzi scrisse nel biglietto che accompagna l'edizione del 1936 del suo libro: «*se malgrado tutto Tu giudicherai che l'autore ha peccato, considera almeno ch'egli ha peccato per amore...*»?

Ad essi, semmai, si possono ricordare le parole di P. Quinzio<sup>14</sup>: «*Se ogni soldato avesse saputo – di fronte al confuso pluralismo circostante e alla violenta e subdola competizione in atto fra singoli e gruppi – mantenersi come Lui, nella vita e nel pensiero, fermo su quei superiori ideali di moralità e di umanità, la vita delle armi offrirebbe ancora validissimo, ai giovani, il fascino di un ambiente dov'è legge eroica il dare, dove l'inerte, il vinto, il prigioniero, sono sacri.*»

---

14. *Op. cit.*

#### XIV

### LETTERA DEL GENERALE LUDOVICO ALLA "RIVISTA AERONAUTICA", IN MERITO ALLE AFFERMAZIONI DEL GENERALE PELLICCIA NELL'ARTICOLO "FAR GIUSTIZIA A MECOZZI" (Cfr. XIII/III). ("Rivista Aeronautica" n. 9-10, 1974)

*Con questa lettera, che non richiede commenti, il generale Ludovico replica a talune critiche del generale Pelliccia (Cfr. il precedente XIII, p. 376) al suo articolo "Teorie e realtà della guerra aerea" (Cfr. Vol. III, parte III, Cap. XII, p.357).*

(F. B.)

Caro Direttore,

Nell'articolo del Generale Pelliccia «Far giustizia a Mecozzi» (Riv. Aer. N. 3-4 del 1974) sono stato nominato una decina di volte con riferimenti al mio articolo «Teorie e realtà della guerra aerea» (Riv. Aer. N. 1-2 del 1974).

Mi dispiace di non essere riuscito ad esprimermi con la massima chiarezza, come mi ero proposto. Ma per replicare punto per punto – sugli argomenti da me trattati – dovrei pregare il cortese interlocutore di rileggere attentamente questa e quell'altra pagina del mio scritto.

Non mi sento tuttavia di consigliare una tal ginnastica confrontatoria, né a lui né ad altri eventuali lettori, di lui certamente meno disposti. Chi ne ha voglia, si legga con calma i due articoli e ne tragga da sé le conclusioni.

Cordiali saluti.  
DOMENICO LUDOVICO





**PARTE QUARTA**

**CONCLUSIONE:**

**ASPETTI DI ATTUALITÀ DEL PENSIERO DI MECOZZI NEL  
NUOVO SCENARIO DEL PERIODO POST-GUERRA FREDDA**



## I – PREMESSA

La valenza attuale di una teoria o dottrina da tempo enunciata non ne può costituire l'unico metro di giudizio: tuttavia neppure oggi il pensiero strategico può prescindere dal passato. Meno di tutti lo può fare il pensiero aeronautico, che è relativamente recente come il mezzo al quale si riferisce, e anche per questo colloca i suoi "profeti" nella prima metà del nostro secolo e in particolare dopo la prima guerra mondiale. In questo caso, vale più che mai il detto di Benedetto Croce che qualsivoglia operazione che si voglia fare sul presente implica un riferimento al passato, e che tra pensiero e azione non vi possono essere staccati rigidi.

Per definire la validità o meno del pensiero di M. nella guerra fredda, il materiale da lui stesso fornito specie nelle ultime opere e le analisi critiche riportate

nella precedente Parte III forniscono elementi più che sufficienti. Al termine dell'*excursus* compiuto, è bene dunque porsi anche il problema dell'effettiva rispondenza delle sue teorie alla luce della nuova realtà del periodo post guerra-fredda. Nel concreto, ciò significa cercare una risposta a due interrogativi: ammesso – e senz'altro concesso – che gli scritti di M. abbiano anche delle contraddizioni, delle parti "datate" o in vario modo non condivisibili, dove – alla luce della realtà di fine secolo XX – ha oggettivamente avuto ragione? In secondo luogo, sono oppure no riscontrabili diretti o indiretti riferimenti alle sue idee nella recentissima dottrina 1997 dell'Aeronautica Militare Italiana<sup>1</sup>?

(F. B.)

---

1. Stato Maggiore dell'Aeronautica, *La dottrina dell'Aeronautica Militare* – "Lineamenti", Roma, 1997 (inserto redazionale al n. 1, 1998 della "Rivista Aeronautica").



## II – IN CHE COSA MECOZZI HA AVUTO RAGIONE?

GUERRA AEREA E DOMINIO DELL'ARIA. Negli anni Venti (Cfr. Vol. I, Parte I, Capp. XVI e XVIII, rispettivamente a p. 80 e 86) M. ha sostenuto che la guerra di una Nazione è unica e anche la sua strategia è unica, quindi la guerra aerea non si riassume (come per D.) nella conquista del dominio dell'aria ma rappresenta il contributo dell'Aviazione al raggiungimento dello scopo comune delle tre Forze Armate (che non è la vittoria aerea ma la vittoria senza aggettivi).

*Mutatis mutandis*, queste idee di M. si avvicinano assai al concetto di guerra e strategia che è implicitamente (ma assai chiaramente) alla base della recentissima legge 18 febbraio 1997, n. 25 *"Attribuzioni del Ministro della Difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze Armate e dell'Amministrazione della Difesa"*. Per comune ammissione, e in particolar modo per una media potenza con caratteristiche geopolitiche inevitabilmente bifronti (continentali e marittime) come l'Italia, oggi guerra e strategia si articolano in tre componenti (aerospaziale, marittima e terrestre) ben coordinate tra di loro e intese a raggiungere insieme – come voleva Clausewitz – lo scopo politico della guerra (o di un conflitto, o di una crisi)<sup>2</sup>.

Ne consegue che la strategia aerea di oggi non può che definire nelle grandi linee il contributo dell'Aviazione per raggiungere lo scopo politico di una guerra (o di un conflitto, o di una crisi), in armonia con le altre Forze Armate. Naturalmente tale contributo, sempre importante, varia – con le relative modalità – al variare dello scopo politico da raggiungere (concetto anche questo ribadito da Clausewitz, secondo il quale la guerra è un camaleonte e la ragione politica, in caso di contrasti con quella militare, deve sempre prevalere su quest'ultima).

Va anche aggiunto che il grado di autonomia dottrinale e strategica di ciascuna delle tre Forze Armate di

una media potenza regionale come l'Italia è per forza di cose sensibilmente diverso, e assai più ristretto, di quello tuttora possibile e anzi necessario per le tre Forze Armate dell'unica superpotenza globale, gli Stati Uniti. Il concetto di guerra aerea di M., oltre ad essere moderno, si attaglia dunque assai bene alle specifiche esigenze nazionali italiane di oggi. Si deve solo dire che quando, nelle ultime opere, M. giudica la costituzione di un unico Ministero e un unico Stato Maggiore della Difesa come un *escamotage* dell'Esercito per asservire l'Aviazione, oltre a contraddire sue precedenti affermazioni presenta come automatico un rapporto causa/effetto che, almeno oggi, non lo è affatto. Oggi anche gli incarichi più elevati in ambito interforze sono assegnati a esponenti dell'Aeronautica; tutto dipende dal modo con cui si realizzano i principi dell'unificazione delle Forze Armate, sia in ambito nazionale che europeo e NATO.

Superfluo ricordare che M. ha ragione anche quando, già negli anni Venti, afferma che nella realtà della guerra non sempre sarà possibile la pur auspicabile conquista del dominio dell'aria nel senso douhetiano del termine, e che ci si dovrà spesso accontentare di una supremazia locale e temporanea. L'ultima guerra mondiale ha confermato questo asserto, reso realistico anche dal fatto che non sempre l'Aviazione nemica sarà inferiore e/o adotterà strategie e tattiche inidonee. Occorre inoltre considerare che nelle guerre limitate e extra-europee dopo il 1945 e nelle guerre del periodo post-guerra fredda, l'esigenza della conquista assiomaticamente preventiva del pieno dominio dell'aria non si è mai posta, per assenza o manifesta inferiorità delle forze aeree contrapposte.

Altra giusta intuizione, per M. il dominio dell'aria è un mezzo, non un fine. Se così non fosse, non sarebbe possibile assegnare alla strategia aerea quello scopo politico che essa deve possedere al pari delle altre strategie: essa dovrebbe avere solo uno scopo aeronautico, *"interno"*, come è la conquista del dominio dell'aria. Quest'ultima, poi, varrebbe solo per l'Aviazione – o le Aviazioni – predominanti: e le altre? non potrebbero avere una loro strategia? Certo, anche la strategia

2. Sul concetto di guerra e strategia nel periodo post-guerra fredda, sulle strategie di Forza Armata e sulla differenza tra *"potere"* e *"dominio"* (marittimo o aereo) Cfr. il Nostro *L'Arte militare del 2000 – Uomini e strategie tra XIX e XX secolo*, Roma, Ed. "Rivista Militare", 1998, Capp. IV, V e VI.

aerea, come le altre strategie, deve avere un obiettivo militare che consenta il raggiungimento dello scopo politico comune. Ma questo obiettivo militare specie oggi non può essere il dominio dell'aria: non può che consistere in un certo grado di offesa – o di minaccia di offesa – contro la superficie terrestre, con modalità da definire caso per caso.

Se così non fosse si dovrebbe ammettere, per assurdo, che nell'ultima guerra le Aviazioni da bombardamento alleate, pur avendo colpito duramente le città della Germania, del Giappone e dell'Italia non hanno mai condotto una guerra aerea: infatti il dominio dell'aria (o quanto meno la supremazia aerea) era stato da loro definitivamente conquistato a partire dal 1942 o 1943. Esse, dunque, avrebbero ottenuto risultati da taluni ritenuti decisivi, senza condurre la guerra aerea. E le difese aeree, ignorate da D.? i tanti aerei alleati abbattuti dalla caccia e dalla contraerea nell'ultima guerra non avrebbero condotto la guerra aerea; invece la caccia tedesca e giapponese l'avrebbe condotta, perché si è sforzata di contrastare fino all'ultimo alla strapotente Aviazione alleata il dominio dell'aria (si veda, ad esempio, la produzione accelerata da parte tedesca di velocissimi aerei da caccia a reazione, negli ultimi mesi di guerra). Non basta: la guerra aerea sarebbe stata condotta anche dalla caccia alleata contrapposta... Non sarebbe stata una guerra aerea nemmeno quella condotta dalle Aviazioni dell'Occidente nell'ultimo decennio del secolo, nel Golfo, in Bosnia e nel 1999 contro la Jugoslavia: in questi casi, il dominio dell'aria non è mai stato in discussione.

Il generale Arnold, comandante dell'Aviazione americana durante la seconda guerra mondiale, ha così definito il Potere Aereo: "*capacità di una Nazione di inviare merci, persone, proiettili distruttivi e materiale bellico attraverso l'aria, alla destinazione voluta per conseguire lo scopo voluto*"<sup>3</sup>. Ciò dimostra che il dominio dell'aria o la supremazia aerea non sono la meta finale, non sono fine a sé stessi: servono, appunto, ad ottenere dei risultati, cioè ad ottenere ed esercitare il potere aereo. È dunque quest'ultimo che importa, perché simboleggia il fine autentico della guerra aerea e il modo concreto con cui l'Aviazione dà il suo contributo alla causa comune. Le altre Forze Armate hanno certamente bisogno che l'Aviazione anzitutto domini l'aria, impedendo o almeno limitan-

do l'azione delle forze aeree nemiche: ma hanno bisogno anche che essa colpisca il nemico sulla superficie terrestre. Da questa capacità si misura quel 50% dell'efficacia dell'Arma aerea, che non si otterrebbe se essa si limitasse alla conquista del dominio dell'aria, cioè all'eliminazione delle forze aeree nemiche. Anche la *Grande Armée* di Napoleone I mirava alla distruzione delle forze nemiche: ma il suo scopo finale era politico, intendeva cioè costringere il nemico alla pace.

In sintesi M. si è notevolmente avvicinato alla realtà quando, specie negli anni Venti e Trenta, ha mostrato di aver compreso che in ogni momento e in ogni tempo non si tratta tanto di assicurare aprioristicamente l'indipendenza o la preminenza delle forze aeree, ma di stabilire di volta in volta, in base alla situazione del momento, in che modo le forze aeree possano dare il loro più efficace contributo al raggiungimento dello scopo politico di un conflitto, tenendo presente che la conquista almeno della supremazia aerea è normalmente prioritaria. Sempre negli anni Venti, M. ha mostrato di condividere e sostenere un principio oggi indiscutibile: che il compito varia con lo scopo politico e che l'organizzazione di comando e controllo è razionale, solo quando è decisa in funzione del compito: non viceversa. Anche, anzi prima di tutto in questo, occorre massima flessibilità: le pregiudiziali teoriche non servono, i reciproci timori (di "indipendenza" o "sudditanza") non servono.

**CONTRO LE FORZE ARMATE NEMICHE O CONTRO ALTRI OBIETTIVI?** Nella concreta situazione determinatasi dopo l'entrata in guerra dell'Italia e la caduta della Francia (giugno 1940) quali erano, al di là delle teorie, gli obiettivi più convenienti per le forze aeree italiane?

Premesso che gli obiettivi prioritari delle forze aeree di altri Paesi belligeranti potevano essere diversi, non c'è dubbio che nel 1940-1945 i dati concreti della situazione hanno suggerito ciò che poi l'Aeronautica italiana ha fatto: colpire le Forze Armate nemiche, le loro retrovie, i loro rifornimenti, porti, convogli, se non altro perché non erano disponibili altri obiettivi. Ha avuto dunque ragione M. a ritenere – sia pur con qualche oscillazione – che fosse questa l'azione più redditizia, se si voleva veramente condurre quella "*guerra di rapido corso*" che era l'unica conveniente per l'Italia. I "*centri demografici e industriali*" nel Mediterraneo mancavano; colpirli altrove (Russia, Inghilterra) avrebbe significato disperdere le forze – peraltro troppo scarse per questo compito

3. Citato in Alessandro CERUTTI, *Discutibile commento ad una troppo discussa idea*, in "Rivista Aeronautica", n. 1, 1950.

–in scacchieri non di preminente interesse per l'Italia. Lo scacchiere di preminente interesse per l'Italia era quello mediterraneo: in questo scacchiere, come ha osservato M. quando la guerra era ancora in corso, l'Aviazione aveva tutto l'interesse a mantenere le sue basi il più vicino possibile ai territori nemici da colpire, e a mantenere le basi della sempre più forte Aviazione nemica il più lontano possibile dal territorio nazionale. Ne consegue che, per l'Aviazione come per la Marina, l'avanzata o il ripiegamento delle forze terrestri in Africa Settentrionale non erano certo fattori influenti per la guerra marittima o aerea.

Fatto ancor più importante, la guerra 1939/1945 ha dimostrato che gli attacchi dall'aria al potenziale nemico hanno bisogno di molto tempo e di masse di grandi bombardieri per fornire dei risultati. Tali attacchi in massa al potenziale nemico – a cominciare dalle popolazioni – sono indiscutibilmente l'essenza delle teorie douhetiane e le caratterizzano rispetto a quelle di M.

Prima di prendere posizione pro o contro una delle due teorie, occorre però dare una risposta convincente al seguente, semplice interrogativo: l'Italia degli anni trenta aveva o no la capacità industriale e tecnologica di costruire migliaia di "fortezze volanti"?

Da un punto di vista strettamente tecnico-aeronautico, si deve anche tener conto che il bombardamento strategico orizzontale a massa, "a zone" e in quota di obiettivi estesi come i centri demografici era assai più facile e più sicuro del bombardamento controforze sostenuto da M., quindi richiedeva molto minor selezione degli equipaggi, molto minor addestramento, minore attività esplorativa e di valutazione degli obiettivi. Per contro, anche oggi gli obiettivi militari – di ridotte dimensioni, ben occultati o mascherati, spesso ben difesi da armi contraeree leggere – sono difficili da individuare e da battere e espongono l'aereo attaccante alla reazione contraerea nemica: lo dimostra la guerra del Cossovo nel 1999.

COME IMPOSTARE I RAPPORTI CON LE ALTRE FORZE ARMATE? Problema anche oggi assai complesso, sul quale il pensiero dello stesso M. non sempre è lineare. L'azione aerea "indipendente" per la conquista del dominio dell'aria e poi per il bombardamento strategico, lo risolve senza alcuna difficoltà. Se, invece, l'Aviazione svolge in prevalenza azioni controforze, occorrono inevitabilmente dei raccordi con le operazioni delle forze di superficie. Già negli anni Trenta M. ha cercato di risolvere il problema con

il concetto di "concomitanza operativa", che tendeva ad evitare legami troppo stretti. Comunque sia, egli ha ragione quando nel periodo tra le due guerre afferma che:

- colpire obiettivi militari non necessariamente e non automaticamente causa l'asservimento dell'Aviazione alle forze di superficie;
- nessuna Forza Armata può aprioristicamente essere considerata *principale* o *ausiliaria* (Cfr. Vol. I, Parte I, Capp. I, II e XVIII, rispettivamente a p. 13, 17 e 86);
- gli interventi dell'Aviazione nel campo tattico e nel raggio del cannone sono generalmente poco redditizi, quindi hanno carattere eccezionale.

Non entriamo nei dettagli della controversa problematica dell'aerocooperazione nel dopoguerra, che viene trattata esaurientemente dagli articoli riprodotti nella Parte III. Al di là di toni troppo polemici e di discutibili accuse, su questo argomento M. esprime delle oggettive esigenze e pone dei problemi che potevano, dovevano e debbono essere risolti a livello nazionale, però con alcuni presupposti fondamentali: un'approfondita formazione interforze dei Quadri delle tre Forze Armate, la rinuncia ai corporativismi, la reciproca volontà di collaborare, la conoscenza e l'affiatamento reciproci nel superiore interesse della Patria.

M. giustamente lamenta il cattivo impiego dell'Aviazione nell'ultima guerra; si deve solo aggiungere che anche le forze di superficie sono state – oltre tutto in relazione a questa deficienza – male impiegate. Mancando una buona preparazione interforze dei Quadri più elevati e la conoscenza reciproca delle rispettive esigenze e possibilità, mancando l'affiatamento e l'addestramento comune, non ci si può stupire se i risultati ottenuti non sono stati buoni. È nostra convinzione che, con una maggiore comprensione reciproca, parecchi problemi avrebbero potuto essere empiricamente risolti a vantaggio di tutti. Lo stesso M. cita in *Guerra agli inermi* il generale inglese Auchinleck, che lasciando nel 1942 il comando dell'8ª armata in Africa Settentrionale ha sentito il bisogno di riconoscere "la grande e gloriosa parte sostenuta dall'Aviazione"<sup>4</sup>. I rapporti tra le due Forze Armate inglesi in quel teatro d'operazioni erano molto soddisfacenti; i due Comandi erano attendati fianco a fianco nel deserto. La RAF – prima Forza Aerea strategica indipendente – era molto gelosa della sua autonomia;

4. *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 175.



ma questo non le ha impedito di collaborare efficacemente anche con la Marina nel Mediterraneo, a tutto nostro danno.

**IMPORTANZA DELLE DIFESE AEREE.** In opposizione frontale a D. (che la riteneva un'inutile sottrazione di risorse alla massa da bombardamento strategico e l'espressione di un errato concetto "*difensivo*" della guerra aerea), M. l'ha fortemente sostenuta fin dagli anni Venti. Dall'inizio della seconda guerra mondiale in poi l'efficacia delle difese aeree, grazie anche all'introduzione del radar, è continuamente cresciuta. Già nel 1940 le difese aeree inglesi hanno sconfitto la *Luftwaffe*. Successivamente le difese aeree germaniche hanno validamente contrastato le masse di bombardieri alleati che hanno condotto l'offensiva aerea contro la Germania, infliggendo loro forti perdite.

Oggi nessuno nega l'importanza primaria e l'efficacia delle difese aeree e antimissile. L'impiego delle forze aeree occidentali nel periodo post-guerra fredda ha chiaramente dimostrato che anche il pieno dominio dell'aria, nell'accezione douhetiana del termine, non basta: prima di far intervenire potenti, costosi e supersofisticati caccia-bombardieri o bombardieri occorre dominare anche la terra, cioè avere neutralizzato le difese aeree nemiche (radar, cannoni e missili terra-aria). Per soddisfare questa esigenza, i missili *stand-off* e quelli balistici tipo Cruise/Tomahawk hanno assunto un ruolo insostituibile e crescente. Rimane, comunque, assai difficile ottenere un buon grado di neutralizzazione anche per le armi contraeree campali leggere in dotazione alle forze terrestri, troppo numerose e disperse, facilmente occultabili e mascherabili. Ne consegue che l'impiego controforze dell'Aviazione è tuttora assai più rischioso dell'impiego contro il potenziale del nemico.

**IMPORTANZA DELL'AVIAZIONE DA CACCIA E DELLA VELOCITÀ; NECESSITÀ DI VELIVOLI SPECIALIZZATI.** Anche su questi argomenti M., sostenendo già negli anni Venti tesi antitetiche a quelle di D., ha fuor di ogni dubbio visto giusto. L'importanza della caccia (e, all'interno di essa, delle sottospecialità da scorta e da intercettazione) è strettamente correlata all'importanza delle difese aeree e alla possibilità della caccia stessa – ampiamente dimostrata già nella seconda guerra mondiale – di aver ragione del grande bombardiere superarmato sostenuto da D.

Anche oggi (l'EFA lo dimostra) nonostante la disponibilità di missili terra-aria non si può prescindere

da caccia intercettori e da aerei specializzati per la scorta ai caccia-bombardieri e bombardieri, o per la neutralizzazione delle difese aeree nemiche. Anche se la formula dell'aereo d'assalto multiruolo sostenuta da M. negli anni Trenta era oggettivamente troppo ambiziosa, in anticipo sui tempi e in contraddizione con le precedenti sue tesi sulla specializzazione, essa ha trovato parecchie analogie nella formula del caccia-bombardiere ad armamento variabile del dopoguerra. In precedenza l'aviazione d'assalto – sia pure come specialità e senza le pretese multiruolo, cioè come inizialmente indicato da M. – ha dimostrato la sua utilità già nelle guerre d'Etiopia e di Spagna; durante la guerra 1940-1943, superfluo citare il rendimento degli "*Stukas*" e/o degli "*Stormovich*".

**LIMITI DELL'IDROVOLANTE E DELLA CORAZZATA.** Negli anni Venti M. ha avuto l'acume – e il coraggio – di intravedere con chiarezza i limiti di due mezzi/cardine che godevano immeritato quanto eccessivo credito nell'*establishment* politico-militare (non solo italiano) del tempo: l'idrovolante (anche per impieghi civili) e la corazzata. Non è poco; si deve solo dire che, al confronto, D. si è dichiarato contrario alla costruzione di corazzate (e portaerei) *almeno da parte dell'Italia*, ma non altrettanto contrario all'idrovolante.

**POSSIBILITÀ DELL'AVIAZIONE D'ASSALTO ANCHE SUL MARE (CON IMPIEGO DI BOMBE O SILURI) E NELL'ATTACCO CONTRO LA LINEA FORTIFICATA FRANCESE "MAGINOT"; POSSIBILITÀ DELL'ELICOTTERO.** Negli anni '30 M. ha dimostrato che, avvalendosi della buona rete di basi in nostro possesso, la sua aviazione d'assalto pur avendo raggio d'azione limitato poteva colpire il naviglio nemico in tutto il Mediterraneo, con bombe o siluri. I successi degli aerosiluranti nel 1940-1943 gli hanno dato ragione. Meno nota, ma degna della massima considerazione, è la sua previsione (Cfr. Vol. I, Parte II, Cap. VII, p. 215) che l'aviazione d'assalto avrebbe avuto un ruolo di fondamentale importanza nel superamento da parte germanica della famosa linea fortificata francese Maginot, allora giudicata invalicabile anche dai più accreditati esperti italiani. Anche in questo, M. ha visto giusto.

Infine, un suo merito non certo minore è di aver previsto, fin dal 1928, le grandi possibilità dell'elicottero specie in campo navale, per l'esplorazione e l'impiego antisom.



VOLO RASENTE E INTERVENTI CONTRO OBIETTIVI "SENSIBILI" DI RIDOTTE DIMENSIONI, CON ESCLUSIONE DELLE POPOLAZIONI. Il volo rasente, sostenuto già negli anni Venti da M., ha trovato piena applicazione anche nel dopoguerra, per sfuggire ai radar. Dopo la fine della guerra fredda gli interventi delle Forze Armate dell'Occidente hanno senza dubbio richiesto l'abbandono di qualsivoglia forma di attacco deliberato alla popolazione civile, imponendo di:

- a) scegliere obiettivi sensibili di ridotte dimensioni ma di particolare importanza per l'efficienza delle Forze Armate avversarie e per il morale delle popolazioni, così come indicato negli anni Trenta da M. e dal generale Costanzi<sup>5</sup>;
- b) limitare i "danni collaterali", sfruttati dalla propaganda di chi subisce gli attacchi e dalle correnti d'opinione pacifiste e antimilitariste interne. Va chiarito, in proposito, che gli interventi aerei dell'Occidente nel periodo post-guerra fredda hanno confermato la convenienza di colpire il morale delle popolazioni, ma non con bombardamenti indiscriminati di tipo douhetiano bensì con quegli interventi "selettivi" su industrie, centrali elettriche, centri del potere politico e militare nemici, comunicazioni ecc. teorizzati, appunto, dal generale Costanzi e da M. negli anni '30.

Il bombardamento orizzontale "a zone" (effettuato solo dall'U.S. Air Force con i residui bombardieri strategici B-52) ha ancora trovato limitata applicazione solo contro aree di dislocazione di forze nemiche. La necessità di colpire obiettivi ben determinati e di ridotte dimensioni è stata confermata anche dalle perduranti caratteristiche positive e negative del mezzo aereo e in particolare del caccia-bombardiere, ben messa in luce da M. (Cfr. Vol. II, Parte II, p. 254 - *Aquila Rossa*), con particolare riguardo alla "scarsa potenza di fuoco" (in rapporto al fuoco terrestre e ai grandi bombardieri), all'"indisponibilità meteorica", all'"insufficienza quantitativa", alle crescenti esigenze di manutenzione.

Ciò significa che oggi il mezzo aereo, sempre più sofisticato e costoso, deve essere impiegato oculatamente, contro bersagli certi e ben delimitati e di adeguata importanza, senza alcuna prodigalità e solo quando esistono le condizioni meteo e di sicurezza

favorevoli per la riuscita delle missioni. In altre parole, non si può e non si deve più irrorare semplicemente di bombe l'intera superficie della Nazione avversaria con migliaia di grandi bombardieri trasportanti massicci carichi di bombe, senza curarsi troppo delle perdite. Lo stesso armamento del caccia-bombardiere attuale e il quantitativo relativamente esiguo di aerei disponibili anche nelle maggiori Aviazioni di per sé impongono quella selettività e quell'accurata selezione degli obiettivi, che le migliaia di aerei disponibili nell'ultimo conflitto in campo alleato richiedevano in misura molto minore.

VULNERABILITÀ DELL'AEREO NEGLI ATTACCHI A BASSA QUOTA E IMPIEGO DELL'AVIAZIONE NELL'OCCUPAZIONE DEL TERRITORIO. Se si guarda alla guerra del Golfo 1990-1991, all'intervento dell'aviazione NATO in Bosnia nel 1995 e ancor più alla guerra del Kosovo nella primavera 1999, potrebbero sorgere dubbi sulla validità delle idee di M. per quanto concerne la convenienza degli attacchi a bassa quota (che, come già accennato, espongono in misura eccessiva e oggi non più accettabile l'aereo attaccante alla reazione delle armi contraeree leggere dell'avversario, difficili da eliminare per intero preventivamente) e il concetto di "Aviazione subentrante", specie nell'ultima e più ambiziosa formulazione delle *Sorti progressive*.

Quando M. ha teorizzato gli attacchi a volo rasente di sorpresa non esisteva il radar: oggi la sorpresa, sulla quale egli insisteva tanto per diminuire la vulnerabilità, non è più possibile. Peraltro, l'armamento *stand-off* e le bombe "intelligenti" hanno rivelato - insieme con i loro grandi vantaggi - i loro limiti. Non sempre agevole, e soggetta ad errori nonostante i moderni mezzi tecnici, anche l'individuazione e l'esatta determinazione degli obiettivi.

Conclusione: da una parte, colpire gli obiettivi a bassa quota è oggi assai più pericoloso di quanto M. aveva previsto; dall'altra, se si vuol colpirli con la massima precisione possibile riducendo al minimo i "danni collaterali" (cioè il coinvolgimento della popolazione civile) occorre come sempre ridurre notevolmente la quota, in tal caso esponendo però il velivolo ad una reazione contraerea senza dubbio più efficace che in passato. Tra queste due esigenze contrastanti va oggi considerato l'impiego dell'aeroplano, specie se pilotato. In nessun caso, comunque, tale impiego può prescindere da due capisaldi mecozziani: colpire obiettivi particolarmente "sensibili" di

5. Cfr. Antonio CUCURACHI, *Dal Vietnam a Sarajevo alla ricerca di una maggiore precisione*, in "Rivista Aeronautica", n. 4, 1997.

ridotte dimensioni e tener sempre presenti i limiti del mezzo aereo, nel concreto evitando di chiedergli ciò che non può dare, di logorare precocemente le preziose unità di aviazione, di esporle a rischio eccessivo.

L'applicazione pratica del concetto di *Aviazione subentrante* presuppone anch'essa il pieno dominio dell'aria e una sicura eliminazione della reazione contraerea nemica. Il ricorso ad aviosbarchi nel periodo post-guerra fredda non è certo da escludere ma va tenuto presente, proprio perché nell'impiego dello strumento militare in missioni *out of area* possono verificarsi con una certa frequenza quei casi di "*guerra disseminata*" ai quali fa riferimento M.. Frequenti possono essere, peraltro, anche le "*operazioni aeromobili*", cioè svolte da unità dell'Esercito con la propria aviazione. Quest'ultima prospettiva è stata fortemente avversata da M.; ad ogni modo il concetto di "*Aviazione subentrante*" – con l'Aviazione preminente e sotto comando aeronautico – *mutatis mutandis*, e in senso lato, è tuttora operante nei casi (sempre più frequenti) nei quali, non essendo ritenuto politicamente possibile e conveniente l'impiego (con conseguenti perdite) di forze terrestri per l'occupazione del territorio, si tende a sostituirle con le forze aeree: se non la lettera, questo è certamente lo spirito delle tesi di M. nelle *Sorti progressive*.

La *debellatio* delle Forze Armate nemiche e l'occupazione del territorio sostenuti da M. non sono, però, modalità strategiche da archiviare definitivamente. Come il raggiungimento del pieno dominio dell'aria nella lotta tra due aviazioni avanzate, rimangono un obiettivo ideale e un'esigenza massima alla quale occorre tuttora essere preparati. A ben guardare, rimangono anche la condizione indispensabile per imporre all'avversario non la pace di compromesso

spesso ricercata nei nostri tempi, ma una pace senza condizioni che, ad esempio, renda possibile un mutamento immediato di regime politico nel Paese sconfitto: cosa che difficilmente può avvenire se le forze terrestri nemiche rimangono in buona efficienza e fedeli al Governo in carica (anche su questo aspetto, la guerra del Cossovo può fornire utili insegnamenti).

IMPORTANZA DELL'AVIAZIONE DA TRASPORTO. Negli anni Trenta e sulla base dell'esperienza della guerra d'Etiopia, M. ha per primo indicato il trasporto tra i compiti dell'Aviazione (Cfr. Vol. I, Parte II, Cap. IX, p. 284). L'impiego di velivoli anche in tale compito era allora decisamente avversato dai douhetiani, perché a loro avviso comportava sia l'asservimento dell'Aviazione alle forze di superficie, sia la sottrazione di piloti, mezzi e risorse (sempre scarsi) al bombardamento strategico.

Il trasporto aereo è implicito nel concetto di Aviazione subentrante, e anzi ne è la condizione primaria: non per nulla M., come si è visto, si preoccupa di precisare che, nelle missioni connesse con la realizzazione di tale concetto, l'Aviatore non è un semplice "*conducente di veicolo alato*", ma è "*un combattente integrale*", ecc.. Ad ogni modo nessuno, oggi, nega la validità delle missioni di trasporto aereo, che sono anzi diventate *conditio sine qua non* per ridurre i tempi delle missioni *out of area* e per assicurare l'indispensabile sostegno logistico alle basi aeree avanzate. Senza una forte aliquota aerea da trasporto, il massiccio intervento dell'Aviazione nella guerra del Golfo e nella stessa guerra del Cossovo non sarebbe stato possibile.

(F. B.)

### III – ELEMENTI RIFERIBILI ALLE TEORIE DI MECOZZI NELLA RECENTE DOTTRINA DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA (1997)

Nella prefazione ai citati *“Lineamenti”* di tale Dottrina, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica afferma che D. per primo ha sostenuto la necessità di costituire una forza aerea indipendente, *“in virtù del fatto che questa, da sola, con la conquista del Dominio dell'aria, poteva risolvere, con azioni di livello e portata strategica, le sorti della guerra”*. Ma l'esperienza della seconda guerra mondiale e l'avvento dell'arma atomica hanno dimostrato che *“non era più opportuno ipotizzare l'impiego del mezzo aereo per l'annientamento della volontà di una nazione attraverso la distruzione delle sue città, ma che esso doveva essere più convenientemente finalizzato a debellare le Forze armate dell'avversario, per poi occuparne il territorio (Mecozzi)”*.

Peraltro, sempre secondo il Capo di Stato Maggiore la volontà di occupare il territorio [esigenza di base riconosciuta da M. – N.d.C.] *“è stata sostituita da quella di influenzare gli eventi possibilmente senza occupare il territorio”*, e inoltre si è passati dalla volontà di procurare le massime perdite possibili al nemico [intento sia di D. che di M. – N.d.C.] *“alla ricerca delle minime perdite avversarie e soprattutto proprie”*. Infine, il Capo di Stato Maggiore afferma che la nuova Dottrina dell'Aeronautica *“dovrebbe fungere da ‘capostipite’ per altri documenti nazionali di natura più specialistica, a livello operativo e tattico, da sviluppare in armonia con gli indirizzi generali nazionali interforze e con quelli già consolidati nell'ambito dell'Alleanza [NATO] e richiesti nell'ambito europeo”*.

Se ne può legittimamente dedurre che, nel mutato contesto strategico post-guerra fredda, l'Aeronautica Italiana ha recepito due interfacce importanti del pensiero di M.: la non convenienza di colpire i centri demografici (dimostrata dalla seconda guerra mondiale) e la convenienza (come aveva suggerito M. nelle ultime opere del 1969-1970) che l'Aeronautica anticipi l'emanazione di direttive interforze definendo una propria Dottrina.

Prendendo poi in esame l'evoluzione dei conflitti (pp. 2-5), la Dottrina, attraverso citazioni letterali degli scritti di D., dimostra molto efficacemente che il dominio dell'aria viene da lui inteso come *“capacità di attaccare il cuore del territorio nemico portando morte e distruzione, piegando il morale e lo spirito del nemico e quindi la sua volontà...”*.

Trattando degli insegnamenti del secondo conflitto mondiale e del periodo della guerra fredda (pp. 6-8), la Dottrina fa ancora riferimento diretto e indiretto a M., affermando che:

- durante la seconda guerra mondiale le previsioni di D. *“nonostante i massicci bombardamenti sulle città”* non si sono avverate, anche perché il mezzo aereo, impiegato anche per altri scopi, *“non aveva avuto a disposizione sufficienti risorse e energie da destinare all'annientamento della volontà delle nazioni”*;
- il vero collasso psichico del nemico si è avuto solo con il lancio delle due bombe atomiche sul Giappone nel 1945.

Ciò significa – prosegue la Dottrina – che *“la vera devastazione fu possibile grazie all'avvento della cosiddetta ‘forza nuova’”* [termine, quest'ultimo, coniato da M. nel 1945 – N.d.C.]. Infatti, *“come ebbe a illustrare chiaramente il Mecozzi nei suoi scritti post-bellici”*, dopo il lancio dell'atomica sul Giappone è scattato il meccanismo della dissuasione, che ha determinato una netta distinzione tra due ordini di obiettivi non perseguibili contemporaneamente. Essi sono:

- *“l'ecatombe delle popolazioni, in cui la ‘forza nuova’ si sostituiva all'armata aerea per l'annientamento delle volontà e capacità di combattere e resistere”*;
- la guerra convenzionale, che comporta la *debellatio* delle forze armate nemiche e l'occupazione del territorio.

Da queste affermazioni della Dottrina in esame si può dunque dedurre che, almeno per lo scenario operativo tipico di un conflitto convenzionale, essa



recepisce l'aspetto basilare dell'opera di M.: la necessità anche per l'Aviazione di colpire le forze armate nemiche, per rendere possibile l'occupazione del territorio. La Dottrina, comunque, riconosce che sia D. che M. si sono trovati d'accordo nel ritenere necessario che le predisposizioni per la difesa di uno Stato devono fornire mezzi adatti al carattere e alla forma dei futuri conflitti.

Ciò premesso, secondo la Dottrina nel nuovo scenario post-guerra fredda *"concetti come 'occupare il territorio' e 'infliggere le massime perdite alle popolazioni' non sembrano neanche più ipotizzabili quali obiettivi di un futuro conflitto, almeno nell'ottica della cosiddetta 'guerra umana', la sola che le moderne civiltà occidentali sono disposte ad accettare e per cui hanno investito ingenti capitali"*. Ciò significa che la necessità di occupare il territorio nemico va oggi accantonata, ma permane pienamente valido, anzi viene esaltato, l'altro concetto – base mecozziano di *"guerra umanitaria"*, nel senso di escludere le popolazioni civili dagli obiettivi ed esercitare non il massimo della violenza possibile (concetto di Ludendorff e D.), ma il minimo della violenza necessario, o almeno una violenza selettiva e ristretta alla Forze Armate nemiche (M.).

Conserva piena e anzi accresciuta validità anche l'altro concetto mecozziano (degli anni Venti) di difesa aerea, alla quale la Dottrina dedica largo spazio (pp. 13-26), naturalmente estendendola alla difesa antimissile, in quanto *"la minaccia aerea è l'unica rimasta a livelli di rischio significativi, contrariamente a quella di invasione [terrestre] armata che risulta ormai allontanarsi"*.

A parte questi aspetti particolari, viene ora da chiedersi se e fino a che punto la nuova Dottrina recepisce le idee di M. su due questioni essenziali: l'organizzazione di comando e controllo e le caratteristiche dei mezzi aerei oggi necessari. Sul primo punto, essa non può certo condividere l'avversione di M. al Ministero della Difesa unico ed a un unico Capo di Stato Maggiore della Difesa con alle dipendenze tecnico-operative i Capi di Stato Maggiore di Forza Armata: tuttavia, dopo aver premesso che risale al Capo di Stato Maggiore della Difesa la responsabilità ultima dell'impiego dello strumento militare nel suo complesso, la Dottrina afferma (pp. 39-40) che *"saranno le circostanze, il teatro operativo, le connotazioni dell'operazione, il contesto internazionale e le finalità operative a suggerire la migliore composizione delle forze partecipanti e l'articolazione della struttura di Coman-*

*do e Controllo attraverso la quale impiegare in modo ottimale tali forze"*.

Orientamento, questo, che ha marcate analogie con quanto sostenuto da M. fin dai primi articoli degli anni Venti (Cfr. Vol. I, Parte I, Cap. II, p. 17). Così come, la Dottrina applica – nei limiti del possibile e nel contesto delle operazioni multinazionali – un criterio per il comando e controllo analogo a una vecchia idea di M. degli anni Trenta, da lui polemicamente ribadita anche nel 1969-1970: l'Aviazione deve essere mantenuta accentrata e sotto un unico comandante. Essa infatti afferma (p. 41 – Cfr. anche M., Vol. I, Parte I, Cap. XVIII, p. 86) che *"l'esperienza ha dimostrato che il mezzo aereo, per la sua specificità che lo vede muoversi in tempi e spazi dimensionalmente incomparabili con quello dello strumento terrestre e navale, ha imposto di centralizzare sotto un controllo unitario tutto ciò che rientra nel concetto di Potere Aereo, a prescindere dalla Forza Armata a cui gli assetti appartengono"*. La Dottrina, perciò, accenna alla figura del Comandante di componente aerea (*Air Component Commander*) di una forza multinazionale, che opera nell'ambito di un *Combined Joint Task Force Headquarters* (CJTF – Hq), e assume la veste di *Joint Force Air Component Commander*.

In particolar modo per una media potenza come l'Italia, i mezzi aerei necessari si avvicinano ancor di più – *mutatis mutandis* – alle caratteristiche di massima indicate da M. negli anni Trenta. Anzitutto, a conferma di quanto prima da noi osservato la Dottrina non solo ha superato qualsivoglia diffidenza o preclusione nei confronti del trasporto aereo, ma anzi afferma che *"sarà doveroso puntare sul potenziamento della componente da trasporto necessaria sia per soddisfare le esigenze interforze sia per conferire agli assetti operativi [delle forze aeree] quella mobilità senza la quale l'intera componente da combattimento, seppure aggiornata, non potrebbe trovare efficacia"* (per inciso, M. in *Aquila Rossa* insiste molto anche sull'importanza delle predisposizioni logistiche per assicurare concretamente la mobilità sul territorio delle unità aeree).

Per quanto riguarda le *"forze di intervento"*, la Dottrina (p. 46) accenna all'intercambiabilità dell'armamento (requisito già ritenuto necessario da M. per l'aereo d'assalto degli anni Trenta), onde consentire ai reparti aerei di passare dall'uso di armamento non letale a quello letale, se la situazione lo dovesse richiedere. Soprattutto, la necessità dei bombardamenti di precisione che sono alla base della mecozziana *"tendenza all'assalto"* viene esaltata al massimo grado



dalla Dottrina. In relazione alla tipologia degli odierni interventi, essa afferma infatti che il mezzo aereo deve avere *“elevata capacità di impiegare armamento estremamente selettivo per colpire, nell’area dei combattimenti, solo ciò che si vuole realmente colpire, evitando il coinvolgimento di civili presenti nell’area degli obiettivi e riducendo il rischio di danni collaterali. Questi enormi vantaggi non possono essere più trascurati”*.

Si può dunque concludere che la fin troppo polemica condanna della *“guerra agli inermi”* da parte di M., la sua quarantennale insistenza sull’opportunità di limitare la violenza bellica e di colpire solo le forze armate nemiche con bombardamenti di precisione,

hanno trovato esplicito riscontro nell’attuale Dottrina dell’Aeronautica Militare Italiana.

Ciò non significa che tutto quanto ha affermato M. sia valido e da sottoscrivere, oppure che quanto ha scritto D. sia da mettere in soffitta; significa solo che la nuova Dottrina utilizza in parecchie occasioni materiali da costruzione di indubbia origine mecozziana, con ciò stesso dimostrando ancora una volta l’utilità degli scritti di questo pilota e quindi l’opportunità che essi siano meglio ricordati e conosciuti.

Solo a questo mira la nostra fatica; se ci siamo riusciti, giudichi il lettore.

(F.B.)

## ALLEGATI

- A – Bibliografia di Amedeo Mecozzi (opere, articoli, lettere, recensioni, traduzioni, *scritti inediti* dal 1920 al 1970).
- B – Elenco delle opere e degli scritti concernenti (in tutto o in parte) Amedeo Mecozzi e le sue teorie.



BIBLIOGRAFIA DI AMEDEO MECOZZI

OPERE, ARTICOLI, LETTERE, RECENSIONI,  
TRADUZIONI E SCRITTI INEDITI  
DAL 1920 AL 1970



## NOTE INTRODUTTIVE

Per conoscere a fondo un autore, per evitare giudizi affrettati e collocarlo al posto che gli compete nella letteratura militare individuando le determinanti del suo pensiero, è necessario studiarne e confrontarne *tutti* gli scritti; non solo quelli comunemente ritenuti i più importanti o ricordati dalla critica coeva e postuma. Questo è riconosciuto dallo stesso M., che in una lettera al generale Pelliccia dell'11 aprile 1970 (Cfr. Parte III, Cap. XIII, p. 376 del presente Vol. II) sostiene che *“per criticare un autore non bisogna limitarsi soltanto a leggere qualche suo scritto”*.

Lo studio, la storia del pensiero militare e aeronautico non possono dunque prescindere da una buona e aggiornata bibliografia dei principali autori. Esigenza primordiale facile da ammettere in linea di principio, che tuttavia molto raramente è stata finora soddisfatta (sia per M. che per D., mancano fino a questo momento bibliografie esaustive).

Per gli scritti di M. il riferimento d'obbligo, anzi il riferimento unico rimane tuttora la biografia del Padre gesuita Giuseppe Boffito, che è ferma al 1936 e piuttosto lacunosa, specie per gli scritti degli anni Venti non pubblicati dalla *“Rivista Aeronautica”* e da *“Le Forze Armate”*<sup>1</sup>. Tale bibliografia può essere utilmente integrata con quelle – dovute allo stesso Mecozzi e finora ignorate – riportate in fondo alle sue due opere principali degli anni Trenta, *Aviazione d'assalto* del 1933 e *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere* del 1936<sup>2</sup>, e inoltre con quella riportata in appendice al libro *Aquila Rossa* del 1969.

Queste bibliografie – o meglio autobibliografie – indicano anche un buon numero di scritti non publi-

cati o di testi di conferenze; essi dovrebbero essere tuttora custoditi nell'archivio personale di Mecozzi, che non ci è stato possibile consultare.

Un'ultima, preziosa fonte di notizie bibliografiche è il libro *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*, il quale serve egregiamente a collocare ciascun articolo e ciascuna opera nel contesto in cui matura, dando anche conto delle reazioni che incontra.

La bibliografia che qui presentiamo utilizza le fonti primarie alle quali abbiamo dianzi fatto cenno come punto di partenza, aggiungendovi i risultati delle nostre lunghe ricerche sulla pubblicistica militare italiana dal 1920 al 1970<sup>3</sup>. Ricerche tutt'altro che facili, sia per le condizioni precarie in cui si trova attualmente gran parte delle (rare) biblioteche militari superstiti e ancor più delle emeroteche, sia per la difficile reperibilità degli scritti e dei periodici militari nelle biblioteche civili, sia per il tipico vizzo mecozziano di ricorrere a un'infinità di pseudonimi, specie nel secondo dopoguerra.

In *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*, come già si è visto, Mecozzi accenna ai seguenti pseudonimi usati dopo il 1945: Amerigo Maestrani, Ambrogio Mariani, Volucris, Aviarca, Aldo Mai, Mario Aldrovandi, Marcello Artieri, Pertinace, Captivus, Demèzio Zèmaco, Geronte, Arturo Moschini, AMEC, AEMME, Doppiozeta, Adriano Martini, Amadigi, Aristide Mastromichele, Alfio Molazza, Abele Marzi<sup>4</sup>. Lo pseudonimo Pertinace è usato da M. anche negli anni Venti e Trenta; Demèzio Zèmaco compare anche durante la guerra 1940-1943. Gli possono inoltre essere attribuiti con certezza gli pseudonimi Ornatio, Oratio e A.M., (anni Venti), lo pseudonimo Volucer (anni Trenta), lo pseudonimo MEC o M. (guerra 1940 - 1943). Sono, infine, con buona probabilità, di M.

1. Giuseppe BOFFITO, *Biblioteca Aeronautica Italiana Illustrata - precede uno studio sull'Aeronautica nella letteratura, nell'arte e nel folklore*, Firenze, Olschki 1929; ID., *Primo Supplemento Decennale (1927-1936) con aggiunte all'intera “Biblioteca” e Appendice sui manifesti Aeronautici del Museo Caproni in Milano descritti da Paolo Arrigoni*, Firenze, Olschki 1937.

2. Amedeo MECOZZI, *Aviazione d'assalto*, Cit., pp. 163-183 e ID., *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere*, Cit., pp. 307-310.

3. Si veda anche, in merito, Ferruccio BOTTI - Virgilio ILARI, *Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopoguerra (1919-1949)*, Roma, Stato Maggiore Esercito, Ufficio Storico, 1985 (corredato da bibliografia).

4. Amedeo MECOZZI, *Guerra agli inermi...*, Cit., p. 168.

anche lo pseudonimo di fine anni Venti Leandro Lembo, e gli altri del dopoguerra Ciampino (sede delle unità d'assalto negli anni Trenta), Caino Maggi, Alceo Mosca, Stilo, G.M., Z., A.R.d.R.

Il risultato di questa corsa agli pseudonimi, che rappresenta un caso unico nella storia del pensiero militare e aeronautico italiano e che non si sa con precisione da che cosa sia giustificata (i superiori e gli avversari coevi di M., per sua stessa ammissione, ben conoscevano chi si nascondeva dietro certi pseudonimi) è incerto; comunque non gioca a favore di M.. Ad esempio il generale Vincenzo Lioy, celebrando nel 1954 i trent'anni di attività della "Rivista Aeronautica"<sup>5</sup>, oltre a non parlare mai della direzione della rivista da parte di M. durante la guerra e nel dopoguerra non lo cita tra i collaboratori dopo il 1945, indicando (senza altre specificazioni che li definiscano tali) solo due dei numerosi pseudonimi usati da M. nel periodo (Abele Marzi e Demèzio Zèmaco).

Conoscendo l'uomo, non è escluso, anzi è quasi certo, che abbia usato altri pseudonimi oltre a quelli ora indicati; si deve anche tener conto che (specie, ma non solo, nei primi numeri delle *Forze Armate* dal 1926 alla primavera 1927) parecchi articoli attribuibili a M. non sono firmati per volontà del direttore dello stesso periodico generale Domenico Guerrini, che così aveva stabilito per tutti i collaboratori.

Infine, durante la guerra 1940-1943 e nel dopoguerra M. parla spesso ai lettori... per interposta persona, cioè attraverso traduzioni, recensioni, sintesi di articoli e documenti stranieri spesso accompagnate da brevi ma incisivi e caustici commenti oppure con note che rivelano le opinioni di M., denotando una scelta

molto "mirata" di autori e argomenti, nella quale le contrapposte tesi dei douhetiani sono come subissate e fagocitate.

La bibliografia che segue è il frutto dei nostri tentativi di superare le non lievi e non poche difficoltà prima descritte. Essa riporta solo gli scritti attribuibili con relativa certezza a M., senza pretesa di essere esaustiva. Ad esempio, nella sua qualità di addetto stampa del Ministero dell'Aeronautica M. ha probabilmente redatto taluni discorsi o interventi di Balbo o ha almeno collaborato alla loro stesura<sup>6</sup>, oltre ad essere quasi certamente autore delle ampie cronache (non firmate o firmate con pseudonimo) dedicate dalle *Forze Armate* degli ultimi anni Venti alle numerose crociere e manovre aeree.

In ogni caso, viene qui fornita una quantità più che sufficiente di scritti, senza gerarchie tra di essi. Sarà cura del lettore, se lo crede, distinguere con propri criteri tra scritti più importanti e meno importanti. Intanto, è possibile avere un'idea abbastanza precisa della vastità, anzi immensità di una produzione che, come quella mecozziana, si estende – spesso con fini divulgativi – per un cinquantennio, e che ci ha perciò costretti a una severa scelta dei "pezzi" più pregiati e originali da ristampare (segnati con asterisco).

Una cosa, comunque, è certa: che gli scritti qui citati già consentono di definire M. il più fecondo scrittore aeronautico italiano di ogni tempo, con una molteplicità di interessi e lavori che può essere ottenuta solo da chi ha fatto dell'Aeronautica l'amore esclusivo, l'unico pensiero della sua vita.

(F. B.)

5. Vincenzo LIOY, *Il Trentennio della Rivista Aeronautica*, "Rivista Aeronautica", n. 7, 1954.

6. Si veda, ad esempio, Italo BALBO, *Le Ali d'Italia in guerra* (rievoazione dello sviluppo dell'Aviazione italiana durante la guerra 1915-1918 e delle sue gesta), in AA.VV., *Il Decennale*, a cura Associazione Nazionale Volontari di Guerra, Roma, 1928.

## ABBREVIAZIONI

(usate solo per i periodici più frequentemente citati)

AER. = "Aeronautica" (Milano).

ALA IT. = "L'Ala d'Italia" (Milano).

ALI G. = "Ali di Guerra" (Roma).

ECHI COMM. = "Echi e Commenti" (Roma).

FA = "Le Forze Armate" (Roma).

GAZ. AV. = "Gazzetta dell'Aviazione" (Milano).

RA = "Rivista Aeronautica" (Roma).

RPI = "Rivista Illustrata del Popolo d'Italia" (Roma).

VIE A. = "Le Vie dell'Aria" (Roma).

## I - OPERE

*L'aeroplano e l'aviatore*, Milano, Vallardi, 1923, pp. 146 (ristampato nel 1927).

*Aviazione d'assalto*, Roma, Laboratorio Fotomeccanico Ministero dell'Aeronautica, 1933, pp. 184.

*Note Informative sull'Aviazione d'Assalto* (Riservato agli Ufficiali), Roma, 15 gennaio 1935, pp. 35.

Opuscolo dattiloscritto distribuito da M. agli Ufficiali prima della pubblicazione dell'articolo con lo stesso testo, pubblicato dalla "Rivista Aeronautica", n. 4, 1935.

*Cinque assalti nell'anno XIII*, Roma, Ed. "Rivista Aeronautica", 1935.

Estratto a cura della "Rivista Aeronautica" che raccoglie insieme, in ordine leggermente diverso, i seguenti cinque articoli: *L'aviazione d'assalto* (n. 8, 1934), *Origini e sviluppi dell'aviazione d'assalto* (n. 2, 1935), *Note informative sull'aviazione d'assalto* (n. 4, 1935), *Unità di dottrina* (n. 5, 1935), *La lotta di controaviazione* (n. 8, 1935).

*Quel che l'Aviatore d'assalto deve sapere*, Roma, Ed. "Le Vie dell'Aria", ottobre 1936, pp. 310.

Sulla copertina in alto a destra riporta il motto latino *Veritas filia temporis* e sotto il titolo lo stemma dell'aviazione

d'assalto. Ristampato (senza commento) a cura della Scuola di Guerra Aerea (Firenze, 1963) con il nuovo titolo *Preparazione e impiego dell'Aviazione d'Assalto*.

*La bomba atomica e l'Aviazione* (opuscolo), Roma, Associazione Culturale Aeronautica, agosto 1945.

*Guerra agli inermi ed aviazione d'assalto*, Roma, Libreria dell'Orologio, settembre 1965, pp. 440.

Sulla copertina riporta il motto *Non bastan l'ali se non v'è la testa*.

*Aquila Rossa - Direttiva*, Roma, Libreria dell'Orologio, luglio 1969, pp. 225.

Con fascetta riportante la scritta in rosso *Non basta leggere, bisogna agire*. La distribuzione del libro, per ragioni non specificate dall'autore, viene inizialmente sospesa.

*Le sorti progressive dell'Aviazione militare*, Roma, Libreria dell'Orologio, 1970, pp. 104.

Ristampato dalla "Rivista Aeronautica" in tre parti sui numeri 1-2-3, 1971, raccolte anche in Estratto di 74 pagine. Quando la "Rivista Aeronautica" pubblica tale Estratto, il precedente libro *Aquila Rossa* non risulta ancora distribuito. Pertanto, quest'ultima opera viene diffusa prima di *Aquila Rossa*.

## II – ARTICOLI E LETTERE

### ANNI VENTI

Gli anni Venti sono di gran lunga il periodo più fecondo per M.. Particolarmente intensa la sua collaborazione a “Le Forze Armate”, periodico interforze fondato nell’aprile 1925 dal generale dell’Esercito Domenico Guerrini, al quale – come egli stesso ricorda in *Guerra agli inermi* – viene comandato di collaborare in veste di rappresentante dell’Aeronautica “*dai suoi Superiori*” (ma non da Italo Balbo, come M. scrive in una lettera del 1970: nell’aprile 1926 il Sottosegretario era ancora il generale Bonzani).

*Uomini e idee a volo di velivolo*, “Il Dovere”, gennaio 1920.

*Politica aeronautica*, GAZ. AV., 26 gennaio 1920.

*La federazione intellettuale*, “Il Dovere”, febbraio 1920.

*Fra programmi e programmi aeronautici*, GAZ. AV., 21 dicembre 1920.

*Il Raid Roma – Tokio: note critiche*, “Trasporti Aerei”, 1920.

*Viaggio al Paese dell’Aviazione pedante*, GAZ. AV., 18 gennaio 1921.

*Italia – Egitto (studio per l’esercizio di una linea aviatoria)*, “L’Aeronautica e la Marina”, agosto 1921.

*Aviazione mediterranea*, “Rivista politica e Finanziaria”, dicembre 1921.

*Aspettando la primavera*, GAZ. AV., 9 gennaio 1922.

*Un uomo, capo di uomini*, ALA IT., gennaio-febbraio 1922.

*Dell’Associazione Italiana di aerotecnica*, GAZ. AV., maggio-giugno 1922.

*La confusione delle favelle*, GAZ. AV., giugno 1922.

Gli articoli di punta di M. sono pubblicati dalla “Rivista Aeronautica” e – talvolta – da “Le Forze Armate”, periodici ambedue caratterizzati, in quegli anni, da una sorprendente e rara libertà di dibattito. La rimanente produzione (non esclusi molti scritti su “Le Forze Armate”) ha in massima parte carattere divulgativo e di “variazione sul tema”, dimostrando tuttavia la passione e competenza tecnica dell’aviatore e la vena inesauribile dello scrittore.

(F. B.)

*La famiglia degli scandali*, GAZ. AV., 17 luglio 1922.

*La potenza delle parole*, GAZ. AV., 14 agosto 1922.

*La Coppa Baracca*, GAZ. AV., agosto 1922.

*Il paracadute e le gare dell’ottobre 1922*, ALA IT., n. 3, settembre 1922.

*Comincia la vita nuova*, GAZ. AV., 6 novembre 1922.

*Commenti alla Gran Coppa d’Italia 1922*, ALA IT., n. 5, novembre 1922.

*L’idea-forza dell’Aeronautica Italiana*, GAZ. AV., 22 gennaio 1923.

*Dedicato ai frettolosi*, GAZ. AV., 5 febbraio 1923.

*La fabbrica delle frottole*, GAZ. AV., 19 febbraio 1923.

*Le squadriglie ausiliarie*, “L’Epoca”, 16 marzo 1923.

*La difesa del cielo*, GAZ. AV., novembre-dicembre 1923.

*I compiti della difesa aerea*, “L’Epoca”, 2 dicembre 1923.

*Spirito e quattrini*, RPI, dicembre 1923.

*Strade del cielo*, RPI, gennaio 1924.



*Nidi di aquile*, RPI, febbraio 1924.

*Requisiti della carta aeronautica dell'avvenire*, ALA IT., n. 3, marzo 1924.

*Manovre in formazione*, ALA IT., n. 3, marzo 1924.

*Sulle vie senz'orma*, RPI, marzo 1924.

*Addestramento e impiego tattico dell'aviazione da caccia (Contributi alle norme)*, "Notiziario dell'Aeronautica", n. 4, aprile 1924.

*I problemi annessi allo sviluppo aeronautico*, ALA IT., n. 6, giugno 1924.

*L'ape d'oro*, GAZ. AV., novembre 1924.

*La rinascita dell'ala*, "Giornale d'Italia", novembre 1924.

*Divagazioni sul paracadute*, ALA IT., n. 11, novembre 1924.

*Aeroplani contraerei*, GAZ. AV., 24 dicembre 1924.

*I dirigibili per l'Impero*, RPI, dicembre 1924.

*Le ali o specialità aviatorie. Come si guida un velivolo*, AA.VV., "Almanacco delle Forze Armate", Roma 1924.

*Ordinamento e dipendenze dell'Aviazione da caccia in pace e in guerra*, "Notiziario dell'Aeronautica", 1924.

*Gli aeroplani al Salone di Parigi*, ALA IT., n. 1, gennaio 1925.

*Gli occhi della flotta*, RPI, aprile 1925.

*Avieri di tutte le ali*, RPI, giugno 1925.

*Per la difesa aerea del Mediterraneo*, RPI, agosto 1925.

*I fasti dell'ala marina*, RPI, novembre 1925.

*L'ala implacabile*, RPI, febbraio 1929.

*La Forza Armata dell'aria*, FA, n. 2, 25 aprile 1926<sup>(\*)</sup>.

*Le Grandi Unità aviatorie e i compiti di azione autonoma*, RA, n. 4, aprile 1926<sup>(\*)</sup>.

*L'aeronave dell'Artide*, FA, n. 9, 19 maggio 1926.

*L'ala da caccia*, FA, n. 9, 19 maggio 1926<sup>(\*)</sup>.

*Alte quote*, FA, n. 11, 26 maggio 1926.

*Il compito di controaviazione*, RA, n. 5, maggio 1926<sup>(\*)</sup>.

*Contro l'aviazione*, ALA IT., n. 5, maggio 1926.

*L'impiego dei mezzi aerei al principio della guerra*, FA, n. 13, 2 giugno 1926.

*Gli "Arditi del cielo" nelle giornate di giugno [1918]*, FA, n. 18, 20 giugno 1926<sup>(\*)</sup>.

*Il volo rasente e le sue possibilità tattiche*, RA, n. 6, giugno 1926<sup>(\*)</sup>.

Pubblicato anche in Estratto a cura Provveditorato Generale dello Stato, Roma 1926.

*Il compito di collegamento aereo*, FA, n. 26, 16 luglio 1926.

*L'Aeronautica e la radio*, RPI, luglio 1926.

*Nel cielo, nella battaglia il compito del collegamento aereo*, FA, n. 31, 3 agosto 1926.

*Il velivolo e le truppe*, FA, n. 33, 10 agosto 1926.

*L'Aviazione d'impiego autonomo nei suoi esperimenti e nelle sue esercitazioni*, FA, n. 35, 17 agosto 1926<sup>(\*)</sup>.

*Il velivolo pel collegamento*, FA, n. 37, 24 agosto 1926.

*L'attività dell'aviazione nelle esercitazioni sperimentali sul Trasimeno*, FA, n. 41, 7 settembre 1926.

*Costruzione e ideazione di velivoli*, FA, n. 45, 21 settembre 1926.

*Alcune idee meno consuete sul compito di collegamento col velivolo*, RA, n. 10, ottobre 1926.

---

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte I).

*Volo e canto notturno*, RPI, novembre 1926.

*L'allarme aereo*, AER., 1, 1927.

*Gli attacchi aerei*, FA, n. 76, 7 gennaio 1927.

*Per un vocabolario aeronautico italiano*, AER., n. 1, 1927.

*La difesa del nostro cielo*, FA, n. 83, 1 febbraio 1927.

*Aerei e contraerei*, FA, n. 84, 4 febbraio 1927.

*L'ausilio aviatorio notturno*, FA, n. 85, 8 febbraio 1927.

*Le operazioni aviatorie durante la notte*, FA, n. 86, 11 febbraio 1927.

*La guerra avio-chimica e la propaganda*, FA, n. 92, 4 marzo 1927.

*L'esattezza del lancio di bombe dai velivoli*, FA, n. 95, 15 marzo 1927.

*La difesa contro le incursioni aeree*, FA, n. 102, 8 aprile 1927.

*Il disarmo dell'aviazione*, FA, n. 106, 23 aprile 1927.  
È il primo articolo firmato da Mecozzi (con lo pseudonimo ORNITIO).

*L'arma aerea a Ginevra*, FA, n. 108, 29 aprile 1927.

*Bombardamenti dal velivolo*, RPI, aprile 1927.

*L'aviazione coloniale di oggi e di domani*, FA, n. 115, 24 maggio 1927.

*L'ispezione di S.E. Italo Balbo alle nostre basi aeree mediterranee*, RA, n. 5, maggio 1927.

*Un volo di servizio di S.E. Italo Balbo nelle terre italiane d'oltre Mediterraneo*, RPI, maggio 1927.

*Per un Istituto di Guerra Aerea*, RA, n. 6, giugno 1927<sup>(\*)</sup>.

*Difendere dal cielo – certezze e sofismi di uno scrittore di cose aeree*, FA, n. 119, 7 giugno 1927<sup>(\*)</sup>.

Il primo articolo di Mecozzi nel quale Douhet viene esplicitamente attaccato. È anche il primo articolo sulla rivista firmato per esteso dallo stesso Mecozzi.

*La clava e le frecce (per la difesa dal cielo)*, FA, n. 120, 10 giugno 1927<sup>(\*)</sup>.

*Caccia o combattimento (per l'offesa o la difesa del cielo)*, FA, n. 121, 14 giugno 1926<sup>(\*)</sup>.

*Premesse e illazioni circa il dominio dell'aria*, FA, n. 122, 18 giugno 1927.

Lettera di risposta di Mecozzi a un'altra dal titolo *La clava del pilota Umberto Barone* (che critica l'articolo precedente), FA, n. 124, 24 giugno 1927.

*La difesa del velivolo da offesa*, AER., n. 4, luglio 1927.

*Per l'Armata Aerea*, FA, n. 136, 5 agosto 1927.

*Le manovre dell'Armata Aerea*, FA, n. 137, 9 agosto 1927<sup>(\*)</sup>.

*Le manovre dell'Armata Aerea*, FA, n. 148, 16 settembre 1927.

*Lo svolgimento delle esercitazioni dell'Armata Aerea*, FA, n. 149, 21 settembre 1927.

*Tra l'aria e l'onda: abbozzo di obiezioni alla teoria pan-idrovolantista*, AER., n. 6, settembre 1927<sup>(\*)</sup>.

*L'attacco aereo contro il suolo*, FA, n. 153, 4 ottobre 1927.

*L'impiego dell'Armata Aerea*, FA, n. 155, 11 ottobre 1927<sup>(\*)</sup>.

*La guerra nelle retrovie (a proposito dell'aviazione da attacco al suolo)*, FA, n. 156, 14 ottobre 1927.

*L'offesa a volo rasente*, RA, n. 10, ottobre 1927<sup>(\*)</sup>.

*Raduno di ali e di cuori*, FA, n. 164, 11 novembre 1927.

*La difesa nell'aria*, FA, n. 166, 18 novembre 1927.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte I).

*Il volo a vela*, FA, n. 168, 25 novembre 1927.

*L'allarme aereo*, AER., dicembre 1927.

*Aviazione "ardita"*, FA, n. 170, 2 dicembre 1927<sup>(\*)</sup>.

*Una interessante esercitazione tattica aerea: l'imbottigliamento degli aeroporti di Ronchi e di Merna*, FA, n. 173, 13 dicembre 1927.

*Reparti aerei sperimentali*, FA, n. 175, 20 dicembre 1927.

*Aviazione cooperante?*, FA, n. 176, 23 dicembre 1927<sup>(\*)</sup>.

Uno degli articoli più famosi e più citati da M. anche nel dopoguerra.

*Norme per i voli in colonia*, FA, n. 177, 27 dicembre 1927.

*Sensazioni nel volo*, "Atlas" (Pubblicazione illustrata della Società "Atlantic", Milano), inverno 1927.

Ristampato in AA.VV., *Ali nel cielo* - Antologia dell'Aviazione a cura di A. BERTUCCIOLI e B. PINCHETTI, Roma, Libreria Littorio, 1929.

*Notizie organiche sulla Regia Aeronautica - Le "ali" o specialità aviatorie*, in AA.VV., "Almanacco delle Forze Armate", 1927, Roma, Tipografia del Senato, 1927.

*Un periodo di vita aeronautica*, "Le vittorie del motore" (numero unico della RPI), Roma, 1927 (a firma ORATIO).

*Sorpresa a bassa quota*, FA, n. 184 - 20 gennaio 1928.

*Preparazione alla guerra aerea*, FA, n. 184, 20 gennaio 1928.

*L'attuale pensiero militare aviatorio*, ECHI COMM., n. 3, 25 gennaio 1928<sup>(\*)</sup>.

*L'Italia con grandi ali [Crociera Mediterranea]*, RPI, n. 1, 1928.

*Le formazioni nel bombardamento aereo*, AER., n. 2, 1928.

*Aviazione coesistente!* ECHI COMM., n. 4, 5 febbraio 1928<sup>(\*)</sup>.

*Campo d'azione aereo sul mare*, ECHI COMM., n. 5, 15 febbraio 1928<sup>(\*)</sup>.

*Centine e penne*, RPI, n. 2, 1928.

*Velivoli da battaglia*, FA, n. 196, 3 marzo 1928.

*Battaglia nell'aria*, FA, n. 197, 6 marzo 1928.

*Velivolo "supercaccia"*, FA, n. 198, 9 marzo 1928.

*Combattente nell'aria*, FA, n. 199, 13 marzo 1928.

*Il chimerico dominio*, ECHI COMM., n. 8, 15 marzo 1928.

*I velivoli "controaerei"*, FA, n. 200, 16 marzo 1928.

*L'inevitabile dominio*, ECHI COMM., n. 9, 25 marzo 1928.

*Interdizione aviatoria*, FA, n. 204, 30 marzo 1928.

*Dubbi sul combattimento aereo collettivo*, AER., marzo 1928.

*Per imbroggiare il segno*, AER., marzo 1928.

*L'Aviazione venti anni fa*, RPI, n. 3, 1928.

*La guerra nell'aria: armamento o velocità?* FA, n. 205, 3 aprile 1928.

*Strategia aviatoria*, FA, n. 208, 13 aprile 1928.

*Proteggere le basi aviatorie*, ECHI COMM., n. 11, 15 aprile 1928.

*Armonizzare le opinioni aeree*, FA, n. 209, 17 aprile 1928.

*Per la guerra nell'aria: il vincere e il dominare*, FA, n. 211, 24 aprile 1928.

*Il compito di controaviazione*, ECHI COMM., n. 12, 25 aprile 1928.

---

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte I).

*Sulle alate prore [intorno a nuovi tipi di aeroplani]*, RPI, n. 4, 1928.

*Per la guerra nell'aria – in caccia e in battaglia*, FA, n. 216, 11 maggio 1928.

*Per la guerra nell'aria*, ECHI COMM., n. 14, 15 maggio 1928<sup>(\*)</sup>.

*Per la guerra nell'aria – velivoli contro velivoli*, FA, n. 218, 19 maggio 1928.

*Basi aeree di guerra*, AER., maggio 1928.

*L'aeroporto mondano*, RPI, n. 5, 1928.

*Italia con grandi ali [della Crociera Mediterranea]*, RPI, n. 6, 1928.

*Il cuore del velivolo [sul motore]*, RPI, n. 6, 1928.

*Parole d'Aeronautica*, FA, n. 239, 31 luglio 1928.

*Pilotaggio sportivo*, FA, n. 239, 31 luglio 1928.

*In tutti i cieli*, RPI, n. 7, 1928.

*Un Museo di scienze aeronautiche*, FA, n. 249, 4 settembre 1928.

*L'aviazione privata*, FA, n. 250, 7 settembre 1928.

*Guerra nell'aria e battaglia di parole – Le manovre aviatorie in Inghilterra*, FA, n. 252, 14 settembre 1928.

*Dell'arbitraggio nelle manovre e d'altre cose aeree (le manovre aviatorie inglesi)*, FA, n. 253, 18 settembre 1928.

*La difesa di Londra [a proposito delle manovre aeree inglesi]*, RPI, n. 27, 1928.

*A volo rasente*, FA, n. 254, 22 settembre 1928.

*La difesa, l'offesa e altre aeree controversie (circa le manovre aviatorie francesi e inglesi)*, FA, n. 255, 25 settembre 1928.

*La difesa di Londra*, ECHI COMM., n. 27, 25 settembre 1928.

*Artieri di aviazione [motoristi, montatori ecc.]*, RPI, n. 9, 1928.

*L'autogiro*, FA, n. 263, 23 ottobre 1928.

*Stazioni per passeggeri dell'aria*, RPI, n. 10, 1928.

*Gli impieghi dell'autogiro*, FA, n. 267, 6 novembre 1928.

*Statistica di incidenti aviatori*, FA, n. 271, 20 novembre 1928.

*Il Fante e l'aviarmata*, RA, n. 11, novembre 1928<sup>(\*)</sup>.

*Il dirigibile e l'Italia*, RPI, n. 11, 1928.

*Velivolo invisibile?*, FA, n. 275, 4 dicembre 1928.

*Idee e panzane (torpedini trainate per velivoli)*, FA, n. 291, 29 gennaio 1929.

*Curiosità in tema di guerra nell'aria*, FA, n. 294, 8 febbraio 1929.

*Velivoli da caccia e artiglieria controaerea*, FA, n. 299, 26 febbraio 1929.

*L'autogiro La Cierva*, RPI, n. 2, 1929.

*Le Grandi Unità dell'Aviazione in Inghilterra*, FA, n. 300, 1 marzo 1929.

*Le Grandi Unità dell'Aviazione in Francia*, FA, n. 302, 8 marzo 1929.

*Le Grandi Unità dell'Aviazione – la situazione in Italia*, FA, n. 303, 12 marzo 1929.

*Aviazione unitaria e sue Grandi Unità*, FA, n. 305, 18 marzo 1929.

*L'Alto Comando della Regia Aeronautica – residenza e mobilità*, FA, n. 307, 26 marzo 1929.

*Le Grandi Unità aviatorie*, RA, n. 3, marzo 1929<sup>(\*)</sup>.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte I).



*L'Alto Comando della Regia Aeronautica – sua struttura*, FA, n. 311, 9 aprile 1929.

*Specie e specialità aviatorie*, FA, n. 312, 12 aprile 1929.

*Zone e squadre in Aviazione*, FA, n. 315, 23 aprile 1929.

*La squadra aerea è una Grande Unità?*, FA, n. 317, 30 aprile 1929.

*La gloria delle ali armate*, RPI, n. 4, 1929.

*La gerarchia delle Grandi Unità dell'Aviazione*, FA, n. 318, 3 maggio 1929.

*Possibile ordinamento odierno delle Brigate aeree*, FA, n. 320, 11 maggio 1929.

*La Brigata Aerea in tempo di guerra*, FA, n. 322, 17 maggio 1929.

*Un primato duro da superare* [quello di Ferrarini e Del Prete di 7.188 Km in 51 ore], RPI, n. 5, 1929.

*Brigate aviatorie da reazione*, FA, n. 327, 4 giugno 1929.

*Brigate aviatorie di ricognizione*, FA, n. 328, 7 giugno 1929.

*Brigate aviatorie d'incursione*, FA, n. 333, 25 giugno 1929.

*Squadriglie d'incursione*, RA, n. 6, giugno 1929.

*Conquista alata del Mediterraneo*, RPI, n. 6, 1929.

*Incursioni di velivoli*, FA, n. 336, 5 luglio 1929.

*Squadriglie piccole!*, FA, n. 338, 12 luglio 1929.

*A proposito di "Le Grandi Unità Aviatorie"*, RA, n. 8, agosto 1929.

Lettera alla "Rivista Aeronautica" nella quale M. replica a D., che sul n. 6/1929 della rivista aveva criticato l'articolo *Le Grandi Unità aviatorie* del marzo 1929.

*L'aeroplano d'attacco al suolo e il suo impiego* (I), FA, n. 354, 6 settembre 1929<sup>(\*)</sup>.

*L'aeroplano d'attacco al suolo e il suo impiego* (II), FA, n. 355, 10 settembre 1929.

*L'aeroplano d'attacco al suolo e il suo impiego* (III), FA, n. 359, 24 settembre 1929.

*L'aeroplano d'attacco al suolo e il suo impiego* (IV), FA, n. 360, 27 settembre 1929.

*Donne del cielo*, RPI, n. 10, 1929.

*A volo rasente*, RPI, n. 11, 1929.

*Velivoli giganti*, RPI, n. 12, 1929.

*Le Ali d'Italia* (in AA.VV., *Mussolini e il fascismo*, Roma, O. Daffinà, 1929, pp. 289-314).

## ANNI TRENTA

*Il velivolo buono a tutto*, ECHI COMM., n. 2, 15 gennaio 1930.

*Possibilità dell'aviazione guerresca: "manovra di masse"*, FA, n. 394, 24 gennaio 1930<sup>(\*\*)</sup>.

*Masse di velivoli*, RPI, n. 1, 1930.

*Velivoli d'incursione*, ECHI COMM., n. 4, 5 febbraio 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: aviazione e contro-aviazione*, FA, n. 400, 14 febbraio 1930.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte I). Questo articolo, e i tre che seguono con lo stesso titolo, sono a firma LEANDRO LEMBO. Si tratta molto probabilmente di uno pseudonimo di M., anche perché lo stile è inconfondibile e i vocaboli usati sono tipicamente mecozziani.

(\*\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte II).

*Tanto meglio per l'aviazione*, ECHI COMM., n. 5, 15 febbraio 1930<sup>(\*)</sup>.

*Punti di vista sull'aviazione: la vittoria nell'aria*, FA, n. 403, 25 febbraio 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: campo d'azione aviatoria*, FA, n. 405, 4 marzo 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: l'evoluzione dell'aviazione guerresca*, FA, n. 406, 7 marzo 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: unico e molteplice*, FA, n. 407, 11 marzo 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: soluzioni di compromesso*, FA, n. 408, 14 marzo 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: fra il tecnico e il tattico*, FA, n. 410, 22 marzo 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: l'occhio che vola*, FA, n. 412, 28 marzo 1930.

*Ali per ogni vittoria*, RPI, n. 3, 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: la controversa specialità*, FA, n. 416, 11 aprile 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: non difendere ma reagire*, FA, n. 417, 15 aprile 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: nel cielo nemico*, FA, n. 418, 18 aprile 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: l'essenza dell'Arma celeste*, FA, n. 421, 29 aprile 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: troppo comode certezze*, FA, n. 423, 6 maggio 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: notizie sul bombardamento*, FA, n. 424, 9 maggio 1930.

*Punti di vista sull'aviazione: l'aviazione d'assalto*, FA, n. 425, 13 maggio 1930<sup>(\*)</sup>.

*Giostre di volatori*, RPI, n. 5, 1930.

*La difesa dal volo rasente*, FA, n. 432, 6 giugno 1930.

*Acrobazie aeree*, RPI, n. 7, 1930.

*Le ali senza riposo*, RPI, n. 8, 1930.

*Giro aereo d'Italia*, RPI, n. 9, 1930.

*Aviatori di Cirenaica*, RPI, n. 10, 1930.

*Ala ambasciatrice*, RPI, n. 11, 1930.

*Aviazione da turismo*, RA, n. 11, novembre 1930. Memoria presentata al V Congresso Internazionale di Navigazione aerea (L'Aia, settembre 1930). Pubblicata anche su AER., IV Trimestre 1930.

*Italia - Volo - Oceano* [Crociera Atlantica], RPI, n. 12, 1930.

*Colla volontà e colla fortuna* [Crociera Atlantica], RPI, n. 1, 1931.

*L'impresa aerea dell'anno X*, RPI, n. 3, 1931.

*Nell'8° annuale dell'ala italiana*, RPI, n. 4, 1931.

*La robustezza dei velivoli*, RPI, n. 5, 1931.

*La conquista dell'altezza* [Piccard], RPI, n. 6, 1931.

*Giro Aereo d'Italia*, RPI, n. 7, 1931.

*Diporto aereo con eroica energia*, RPI, n. 8, 1931.

*L'assalto a volo rasente*, VIE A., 10 agosto 1931.

*Le manovre dell'Armata Aerea*, RPI, n. 9, 1931.

*Il Regio Idrovolante "Umberto Maddalena"*, RPI, n. 10, 1931.

*Impressioni di acrobazia*, RPI, n. 11, 1931.

*L'Angelo guardiano degli aviatori*, RPI, n. 12, 1931.

*Giocattoli volanti*, RPI, n. 1, 1932.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte II).

*Velivoli senza coda*, RPI, n. 3, 1932.

*Aerofotogrammetrodo*, RPI, n. 4, 1932.

*Aerofotogrammetria*, RPI, n. 4, 1932.

*Il giorno dell'ala oceanica*, RPI, n. 6, 1932.

*Attorno alla nube nascente* [volo a vela], RPI, n. 12, 1932.

*Velivoli sulle strade*, RPI, n. 12, 1932.

*Discesa dal settimo cielo* [con paracadute], RPI, n. 1, 1933.

*Cacciatori e bombardieri nel cielo*, RPI, n. 2, 1933.

*L'aviazione d'assalto*, VIE A., n. 13, 28 marzo 1933.

*La scuola di velocità*, RPI, n. 5, 1933.

*Congressi di diritto e eventi di audacia in aviazione*, RPI, n. 6, 1933.

*"Virtute duce comite Fortuna"* [sulla Crociera Atlantica], RPI, n. 7, 1933.

*L'aviazione nella Via Trionfale*, RPI, n. 8, 1933.

*Giovinezza in aliante*, RPI, n. 9, 1933.

*Velivoli nella nebbia*, RPI, n. 10, 1933.

*A proposito di "Tiro di fucileria contro gli aerei a bassa quota"*, "Rivista Militare", n. 10, 1933.

*Mille chilometri all'ora*, RPI, n. 11, 1933.

*L'aviatore nelle meteore* [cervo volante, pallone frenato e pilota, ecc.], RPI, n. 12, 1933.

*L'aviazione d'assalto e gli arditi dell'aria*, "L'Ardito d'Italia", dicembre 1933.

*L'aviazione d'assalto*, RA, n. 8, agosto 1934<sup>(\*)</sup>(\*\*).

*Origini e sviluppi dell'aviazione d'assalto*, RA, n. 2, febbraio 1935<sup>(\*)</sup>(\*\*).

*L'aviazione d'assalto*, VIE A., 17 febbraio 1935.

*Dall'aeroplano da battaglia all'aeroplano d'assalto*, ALA IT., marzo 1935.

*Note informative sull'aviazione d'assalto*, RA, n. 4, aprile 1935.

*Unità di dottrina*, RA, n. 5, maggio 1935<sup>(\*)</sup>(\*\*).

*L'Armata Aerea contro l'Esercito nemico*, ALA IT., giugno 1935.

*La lotta di controaviazione*, RA, n. 8, agosto 1935.

*L'Aeronautica Italiana nella guerra 1915-1918*, "Gerarchia", n. 1, gennaio 1936.

*Voli di guerra in Africa Orientale*, RPI, n. 1, 1936.

Pubblicato anche in opuscolo a cura Stabilimento Arti Grafiche Alfieri e Lacroix, Milano 1936.

*Il getto a volo rasente e il getto in picchiata*, RA, n. 12, dicembre 1936.

*I quattro compiti delle armi armate*, RA, n. 9-10-11-12, 1936 (settembre-ottobre-novembre-dicembre 1936)<sup>(\*)</sup>.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte II).

(\*\*) Articoli riuniti insieme nell'Estratto *Cinque assalti nell'anno XIII* [1935], pubblicato dalla "Rivista Aeronautica" nello stesso anno 1935.

## GUERRA 1940-1943

*L'ala fascista domina la guerra*, "Rassegna Anti-Europa", agosto 1940 (pubblicato anche su RA, n. 12, dicembre 1940)<sup>(\*)</sup>.

*Obiettivi dell'offesa aerea e loro vulnerabilità*, RA, n. 9, settembre 1940<sup>(\*)</sup>.

*L'Aviazione nelle dottrine interbelliche e nelle esperienze guerresche*, RA, n. 2, febbraio 1941<sup>(\*)</sup>.

Raccolta (pubblicata anche in Estratto dalla "Rivista Aeronautica" nel 1941) degli articoli *L'Aviazione alla prova*, *La mutevole strategia dell'Aviazione e i suoi rapporti con le altre Forze Armate*, *Com'è adoperata l'Arma Aerea*, pubblicati rispettivamente su "Comando", "Rassegna Italiana" ed "Echi e Commenti" tra novembre 1940 e l'inizio 1941.

*L'Aviazione nell'occupazione del territorio*.

Comunicazione alla radio del 18 maggio 1941, pubblicata in AA.VV., *Pagine di guerra alla radio*, Firenze, Sansoni, 1941<sup>(\*)</sup>.

*Paracadute e paracadutisti*, ALI G., n. 2, 10, giugno 1941.

*Panorama a volo*, ALI G., n. 2, 10 giugno 1941 e n. 3, 10 luglio 1941.

*La fatica fisiologica di un picchiatore*, ALI G., n. 6, 25 agosto 1941.

*Il rinnovato interesse per l'aviazione d'assalto*, ALI G., n. 12, 1941 (ristampato su RA, n. 10, ottobre 1941)<sup>(\*)</sup>.

*Tutte le energie per la meta comune*, VIE A., n. 48, 30 novembre 1941 (ristampato su RA, n. 1, gennaio 1942).

*La cooperazione e l'assalto strategico*, RA, n. 11, novembre 1941.

Publicato anche da ALI G., n. 13, 10 dicembre 1941, con

il nuovo titolo *Importanza dell'Africa - la cronaca della cooperazione*, senza l'ultima parte dedicata agli osservatori e con in più i bollettini di guerra<sup>(\*)</sup>.

*Evoluzione dell'impiego dell'Aviazione nell'anno 1941*, Supplemento alla RA, n. 12, dicembre 1941<sup>(\*)</sup>. Porta la scritta "Riservato agli Ufficiali". Secondo il generale Giulio COSTANZI (RA, n. 2, 1953, p. 92), l'opuscolo viene ritirato dalla circolazione poco dopo la pubblicazione, perché in esso M. registra il fallimento dell'offensiva aerea della Luftwaffe contro l'Inghilterra.

*A volo rasente sul campo nemico*, RA, n. 2, febbraio 1942.

*Ai margini della storia - L'Aviazione e l'imperioso bisogno del paracadute*, RA, n. 2, febbraio 1942.

*Il problema della caccia notturna*, ALI G., n. 17, 10 febbraio 1942.

*Lo Ju. 88*, ALI G., 25 febbraio 1942<sup>(\*)</sup>.

*Imporre il combattimento nel cielo* (conversazione alla radio), RA, n. 4, aprile 1942.

*L'Aviazione italiana in questa guerra*, RA, n. 5, maggio 1942<sup>(\*)</sup>.

*L'Ala precorre la vittoria*, RPI, n. 5, 1942 (pubblicato anche su RA n. 8, agosto 1942).

*Precedenti storici dell'aviazione d'assalto*, RA, n. 9, settembre 1942.

*L'equipaggio dell'aliante da guerra*, ALI G., n. 37, 10 dicembre 1942.

*Il "Mosquito" e l'aviazione d'assalto*, ALI G., n. 42, 25 febbraio 1943<sup>(\*)</sup>.

(\*) Articolo ristampato (Vol. I, Parte III).



1945 – 1950

*L'Aviazione diventa inutile?*, RA, n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo).

Pubblicato anche in opuscolo a cura dell'Associazione Culturale Aeronautica, Roma, 1945<sup>(\*)</sup>.

*I "Teleproietti": loro rendimento in avvenire*, RA, n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo)<sup>(\*)</sup>.

*Volontà di lavorare*, RA, n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo)<sup>(\*)</sup>.

*Un'autentica gloria*, RA, n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo)<sup>(\*)</sup>.

*Buon viso a buona intenzione; la teoria della guerra alla prova dei fatti*, RA, n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo)<sup>(\*)</sup>.

*Verità figlia del tempo*, RA n. 1-2-3, 1945 (gennaio-febbraio-marzo)<sup>(\*)</sup>.

*Le ali e la testa*, RA, n. 4, aprile 1945<sup>(\*)</sup>.

*Per la storia di ieri, alla rinascita di domani*, RA, n. 4, aprile 1945<sup>(\*)</sup>.

*Profeti di sventura*, RA, n. 4, aprile 1945<sup>(\*)</sup>.

*Ricostruire, ma con giudizio*, RA, n. 4, aprile 1945<sup>(\*)</sup>.

*L'Aviazione e i partiti politici*, RA, n. 4, aprile 1945<sup>(\*)</sup>.

*Organizzazione dei trasporti aerei*, RA, n. 4, aprile 1945.

*Un utensile a tre punte*, RA, n. 5, maggio 1945<sup>(\*)</sup>.

*Nostre ali future*, RA, n. 5, maggio 1945<sup>(\*)</sup>.

*Contentarli tutti*, RA, n. 5, maggio 1945<sup>(\*)</sup>.

*La verità per approssimazioni successive; l'Italia non ne ha colpa*, RA, n. 7, luglio 1945<sup>(\*)</sup>.

*Come combatte l'Aviazione rossa*, RA, n. 8, agosto 1945.

*Esterofilia*, RA, n. 9, settembre 1947<sup>(\*)</sup>.

*Costruire e volare*, RA, n. 11, novembre 1945<sup>(\*)</sup>.

*Nova polemica sull'unità e autonomia dell'Aviazione Militare*, RA, n. 12, dicembre 1945<sup>(\*)</sup>.

*Disarmiamoci per essere forti*, "Giovani Ali", 10 gennaio 1946.

*Lasciateli litigare*, "Giovani Ali", inizio 1946.

*Spunti – Dateci lo spunto, altri continuerà*, RA, n. 4, aprile 1946<sup>(\*)</sup>.

*Qualità e quantità*, RA, n. 4, aprile 1946.

*Il pilotaggio e il grado gerarchico*, RA n. 5-6 (maggio-giugno 1946)<sup>(\*)</sup>.

*Bisogna democratizzare le Forze Armate?* RA, n. 10, ottobre 1946<sup>(\*)</sup>.

*Armi e parole nuovissime: missili*, RA, n. 11, novembre 1946.

*Divagazioni di un lettore vagabondo – che cosa leggete in volo?*, RA, n. 11, novembre 1946.

*Le Forze Armate e la Costituzione della Repubblica*, RA, n. 1, gennaio 1947<sup>(\*)</sup>.

*Una vecchia polemica si rinnova – le benemerienze della bomba atomica*, RA, n. 1, gennaio 1947.

*Le riserve di petrolio nel mondo*, RA, n. 1, gennaio 1947.

*Aerocooperazione - Parliamoci chiaro*, RA, n. 2, febbraio-marzo 1947<sup>(\*)</sup>.

*Studi militari al di fuori degli ambienti militari?*, RA, n. 6, giugno 1947.

*Stewardess?* RA, n. 6, giugno 1947.

---

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte I).

*Divagazioni di un lettore vagabondo – economia collettivistica e individualistica a confronto*, RA, n. 6, giugno 1947.

*Sintomi del tempo futuro – concezione della democrazia (per i ricchi)*, RA, n. 7, luglio 1947.

*Le opinioni politiche dei militari*, RA, n. 8, agosto 1947.

*Esterofilia*, RA, n. 9, settembre 1947.

*Obiettività professionale*, RA, n. 9, settembre 1947.

*Esortazione alle letture militari*, RA, n. 1, gennaio 1948.

*Sistemi di cobelligeranza*, RA, n. 2, febbraio 1948<sup>(\*)</sup>.

*Si torna sempre daccapo (a che serve la bomba atomica?)*, RA, n. 4, aprile 1948<sup>(\*)</sup>.

*Il progresso dell'Aviazione militare americana*, RA, n. 9, settembre 1948.

*Il rigoglioso sviluppo dell'Aviazione in Argentina all'inizio del quinto anno di vita dell'Aeronautica autonoma*, RA, n. 1, gennaio 1949.

*Il nuovo ordinamento dell'aviazione civile italiana*, RA, n. 2, febbraio 1949.

*Alacrità ed autonomia del pensiero aeronautico italiano*, RA, n. 2, febbraio 1949<sup>(\*)</sup>.

*Il Museo Aeronautico e il suo nucleo vivente*, RA, n. 2, febbraio 1949<sup>(\*)</sup>.

*L'Aviazione Italiana e il Patto Atlantico*, RA, n. 3, marzo 1949<sup>(\*)</sup>.

Articolo frequentemente citato da M. nelle opere del 1965-1970, attribuendogli il titolo *Aviazione Subentrante*, probabilmente in relazione al suo più importante contenuto.

*Responsabilità degli scrittori militari*, RA, n. 3, marzo 1949<sup>(\*)</sup>.

*Forza Armata Atlantica composta da volontari europei*, RA, n. 7, luglio 1949<sup>(\*)</sup>.

*L'Europa deve guadagnare dollari se vuol vivere*, RA, n. 8, agosto 1949.

*Lo sfruttamento delle zone depresse*, RA, n. 8, agosto 1949.

*Spunti – La sicurezza del volo civile*, RA, n. 10, ottobre 1949.

*Ipotesi di guerra e servizio del lavoro*, RA, n. 12, dicembre 1949<sup>(\*)</sup>.

*Il fabbricante di copertoni*, RA, n. 1, gennaio 1950.

*La neutralità dell'Europa desiderio dei conservatori*, RA, n. 3, marzo 1950.

*Se al capo mancano i copertoni*, RA, n. 4, aprile 1950.

*Antistene e le menzogne convenzionali*, RA, n. 4, aprile 1950<sup>(\*)</sup>.

*I pericoli della pace per l'Europa*, RA, n. 4, aprile 1950.

*Rottura di copertoni*, RA, n. 5, 1950.

*Le bombe atomiche sono già bastevoli*, RA, n. 5, 1950.

*Spunti – Consiglio Atlantico*, RA, n. 6, 1950<sup>(\*)</sup>.

*Audiat et altera pars*, RA, n. 6, 1950.

*Il "secondo tempo" nella terza guerra mondiale*, "Rivista Marittima", n. 12, 1950<sup>(\*)</sup>.

---

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte I).

### III - RECENSIONI, COMMENTI DI ARTICOLI, TRADUZIONI

Recensione al libro del generale Salvatore PAGANO *Stormi aerei e divisioni corazzate*, Roma, Tip. Regionale, 1941<sup>(\*)</sup>.

*La vittoria attraverso il potere aereo?*, RA, n. 5, maggio 1945<sup>(\*)</sup>.

*Lo scopo delle operazioni belliche*, RA, n. 6, giugno 1945<sup>(\*)</sup>.

Recensione e analisi critica del libro di Alexander P. De Seversky *Victory Through Air Power*, messo a confronto con le contrapposte tesi sostenute dal capitano cecoslovacco F.O. Miksche nel libro *Il bombardamento aereo è decisivo?* (1943).

*L'assalto aereo nell'Aviazione sovietica*, RA, n. 7, luglio 1945<sup>(\*)</sup>.

Traduzione - con introduzione e note di M. - di un articolo di Edgar Snow dal titolo *Il carro armato volante dell'Esercito russo*, pubblicato dal periodico "United States Information Service".

*Divagazioni di un lettore vagabondo - Omissioni negli alti studi*, RA, n. 12, dicembre 1946.

Recensione del libro del gen. Operti *Il tesoro della Quarta Armata*, con riflessioni sulle vicende dell'8 settembre 1943.

*L'Aviazione Militare italiana nella seconda guerra mondiale*, RA, n. 4, aprile 1947.

Recensione di un articolo sullo stesso argomento a firma *Un cacciatore italiano*, pubblicato dalla rivista svizzera "Flug - Wehr und Technik".

*Gli assalti aerei a volo rasente nella seconda guerra mondiale*, RA, n. 6, giugno 1947<sup>(\*)</sup>.

Recensione di un articolo con tale titolo a firma *Un ufficiale della ex-aviazione tedesca* pubblicato dalla rivista svizzera "Flug - Wehr und Technik" del dicembre 1946. M. rimprovera all'autore di aver ignorato le sue teorie e i suoi esperimenti sul volo rasente e l'aviazione d'assalto negli anni Trenta.

*Lecture dopo la tempesta - Un implacabile inglese*, RA, n. 8, agosto 1947.

Recensione della raccolta di discorsi radiofonici tenuti alla BBC inglese durante la guerra dal giornalista Wickham Steed, pubblicata con il titolo *Eventi del mondo*.

*Lecture dopo la tempesta - Responsabilità in Grecia e altrove*, RA, n. 8, agosto 1947.

Recensione del libro del generale Francesco Pricolo *Ignavia contro eroismo*, che critica aspramente - assolvendo l'Aviazione - la condotta della campagna di Grecia da parte dei comandanti terrestri.

*Un bivio o un vicolo cieco?*, RA, n. 8, agosto 1947<sup>(\*)</sup>.

Recensione del libro di Umberto Nobile *L'Umanità al bivio* (1947).

*Divagazioni di un lettore vagabondo - Alla ricerca delle occasioni perdute*, RA, n. 1, gennaio 1948.

Recensione del libro di Franco Pagliano *Storia di diecimila aeroplani*.

*Strategia nel bombardare - La vetusta polemica di nuovo divampa*, RA, n. 3, marzo 1948<sup>(\*)</sup>.

Commento e note alla sintesi del libro antidouhetiano e antiseverskiano dell'Ammiraglio inglese Dickens *Bombing and strategy - The fallacy of total war*, la cui ultima parte è pubblicata su RA, n. 4, 1948.

*Battaglia "d'Inghilterra"*, RA, n. 7, luglio 1948.

Recensione del libro del colonnello francese Pierre Paquier *La bataille aérienne d'Angleterre*.

*Divagazioni d'un lettore vagabondo - Un esame critico della recente guerra*, RA, n. 9, settembre 1948.

Recensione del libro del generale inglese Fuller *Una storia strategica e tattica della seconda guerra mondiale*.

*L'assalto aereo e la difesa da esso*, RA, n. 11, novembre 1948.

Traduzione e commento di un articolo sullo stesso argomento a firma G.W. Feuchter, pubblicato dalla rivista svizzera "Flug - Wehr und Technik" del maggio 1948.

Recensione dell'articolo dell'Amm. Giuseppe Fiorvanzo *Filosofia strategica degli spazi crescenti*, RA, n. 3, marzo 1949<sup>(\*)</sup>.

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte I).

*Questa strana preparazione alla guerra*, RA, n. 7, luglio 1949.

Recensione dell'articolo di Carlo Trotter *Chi ci difenderà?* pubblicato dal "Messaggero" di Roma del 3 settembre 1949.

*La difesa della Valle Padana*, RA, n. 7, luglio 1949<sup>(\*)</sup>.

Recensione dell'articolo del generale Camillo Caleffi *Una ispezione di Montgomery*, pubblicato dal "Messaggero" di Roma del 3 settembre 1949.

*Los Cazabombarderos*, RA, n. 3, marzo 1950.

Traduzione e commento (con note) di un articolo del generale dell'Aeronautica spagnola Fernando Querol Muller, pubblicato dalla rivista "Ejército" del dicembre 1949.

*Divagazioni d'un lettore vagabondo – Per l'ala umana che si rinnovella*, RA, n. 3, marzo 1950.

Recensione del libro *The new book of flight* a cura di C.H. Gibbs-Smith.

*Il potere aereo come potere di pace*, RA, n. 4, aprile 1950.

Traduzione e commento di un articolo del colonnello americano Dale O. Smith sullo stesso argomento, pubblicato da "Air University Quaterly Review" n. 1, 1949.

*Il potere aereo e la strategia degli Stati Uniti Nord-America nella Terza guerra mondiale (unificazione e strategia)*, RA, n. 5, maggio 1950<sup>(\*)</sup>.

Traduzione e commento aspramente critico della prima parte di una relazione del Comitato delle Forze Armate del Senato degli USA sulla strategia da adottare per la guerra futura (la seconda parte viene pubblicata sul successivo n. 6 del 1950 della RA).

Recensione del libro dell'amm. Giuseppe Fioravanzo *L'arte del comando*, RA, n. 5, maggio 1951.

*L'assalto aereo tattico in Corea*, RA, n. 6, giugno 1951<sup>(\*)</sup>.

Sintesi e commento di un articolo di Charles Black sull'appoggio aereo alle forze terrestri pubblicato dalla rivista americana "Flying" del febbraio 1951.

*Assalto aereo di notte*, RA, n. 9, settembre 1952<sup>(\*)</sup>.

Riproduzione di alcune illustrazioni sullo stesso argomento pubblicate e commentate dalla rivista americana "Marine Corps Gazette". L'introduzione è attribuibile a M.

*Cosa è successo della superiorità aerea americana?*, RA, n. 9, settembre 1952<sup>(\*)</sup>.

Traduzione e commento (attribuibile a M.) di un articolo sullo stesso argomento di Eugene E. Wilson, pubblicato dalla rivista americana "U.S.A. Air Service", Vol. XXVII n. 1.

*L'aviatore d'assalto uomo del giorno*, RA, n. 2, febbraio 1953<sup>(\*)</sup>.

Commento attribuibile a M. di una fotografia pubblicitaria della Republic Aviation Co. rappresentante un *fighter bomber pilot* e del testo che l'accompagna.

---

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte I).



#### IV – SCRITTI INEDITI

Si tratta di studi, relazioni, testi di conferenze, istruzioni a uso interno delle unità d'assalto riportati dall'autore nella bibliografia finale delle due principali opere degli anni '30 (*Aviazione d'assalto* e *Quel che*

*l'aviatore d'assalto deve sapere*). Le *Direttive 1967 e 1968* sono citate nelle *Sorti progressive dell'Aviazione Militare* del 1970.

(F. B.)

Comando VII Gruppo Speciale, *Relazione sull'intervento del VII Gruppo Speciale alle manovre aeree sulla costa toscana del 1929* (indirizzata da M. al Comando Superiore).

*Conferenza sull'aviazione d'assalto alla Scuola Contraerea di Nettuno*, aprile 1930.

Comando VII Gruppo autonomo, *Diario dell'intervento del VII Gruppo autonomo alle Manovre dell'Armata Aerea del 1931* (indirizzato da M. al Comando Superiore).

*Norme provvisorie per l'addestramento e l'impiego dell'aviazione d'assalto*, 1931.

Comando VII Gruppo, *Diario sull'intervento dell'aviazione d'assalto alle manovre aeroterrestri 1932* (indirizzato da M. al Comando Superiore).

Comando VII Gruppo, *Intervento dell'aviazione d'assalto alle manovre aeronautiche 1932* (indirizzato da M. al Comando Superiore).

*Studio riassuntivo sull'impiego dell'aviazione d'assalto*, febbraio 1932.

*Studio sulle caratteristiche di un nuovo tipo di velivolo per la specialità d'assalto*, febbraio 1932.

*Idee di massima per un progetto concreto di velivolo d'assalto* (con 14 allegati tra cui 9 tavole), aprile 1932.

*Considerazioni circa le bombe che devono essere impiegate dall'aviazione d'assalto*, aprile 1932.

*Studio generale sulla concezione, installazione ed impiego dei proiettili vincolati*, aprile 1932.

*Progetto di meccanismo per supporto e getto dei proiettili vincolati*, aprile 1932.

*Progetto di spezzonatrice*, aprile 1932.

Comando VII Gruppo, *Bozza di una istruzione per la preparazione dei documenti d'assalto*, settembre 1932 (per uso interno).

*Impiego dell'aviazione d'assalto contro forze armate terrestri*, ottobre 1932.

Comando VII Gruppo, *Insegnamenti tratti da una esercitazione d'assalto in concomitanza con una esercitazione del Regio Esercito*, dicembre 1932 (indirizzati da M. al Comando Superiore).

*Conferenze sull'aviazione d'assalto alla truppa del Presidio di Roma*, dicembre 1932.

Comando VII Gruppo, *Relazione annuale sull'attività dei reparti d'assalto*, dicembre 1932 (indirizzata da M. al Comando Superiore).

*Conferenza sull'aviazione d'assalto al Circolo Ufficiali di Roma*, febbraio 1933.

*Conferenze sull'aviazione d'assalto alla Milizia D.I.C.A.T.*, luglio - settembre 1933.

*Studio circa l'offesa con bombe contro velivoli*, marzo 1934.

*Il radiosegnalatore*, marzo 1934.

*Proiettili da caduta dell'aviazione d'assalto*, novembre 1934.

*Conferenza sull'aviazione d'assalto agli ufficiali aviatori in congedo*, marzo 1935.

*Direttiva 1967*.

*Direttiva 1968*.

ELENCO DELLE OPERE E DEGLI SCRITTI CONCERNENTI  
(IN TUTTO O IN PARTE)  
AMEDEO MECOZZI E LE SUE TEORIE

## NOTE INTRODUTTIVE

L'effettiva valenza di una teoria può essere definita solo attraverso il confronto con quelle coeve, antecedenti e successive. Prima di giudicare il pensiero di un autore, è perciò necessario conoscere come è stato giudicato da altri, e in particolare da coloro che si sono discostati dalle sue idee. Se non si adotta questa metodica, fatalmente si sconfina nell'unilateralismo e nell'arbitrario e si perdono interfaccia importanti di un'opera.

La panoramica di studi e giudizi su M. e sulle sue teorie qui fornita consente di soddisfare ampiamente questa esigenza, che è basilare almeno quanto quella di conoscere tutti gli scritti di un autore. Essa raccoglie articoli e opere che riguardano in tutto o in parte il M. ufficiale e scrittore o che comunque toccano argomenti da lui trattati, con particolare riguardo all'aviazione d'assalto, al ruolo del potere aereo e ai rapporti tra Aviazione e forze di superficie. Gli scrit-

ti più importanti, ristampati nella Parte III del presente Vol. II, sono stati indicati con asterisco.

Il numero ragguardevole degli studi su M. citati di per sé dimostra il grande interesse che, specie negli anni Venti e Trenta, hanno suscitato le sue idee in Italia e all'estero, e al tempo stesso documenta l'opposizione che hanno incontrato.

In questo caso, le uniche fonti che abbiamo potuto utilizzare sono le già citate bibliografie in fondo alle due opere *Aviazione d'assalto* e *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere*; il resto è dovuto allo studio del pensiero aeronautico dagli anni Venti a oggi. Particolare risalto viene dato, nel secondo dopoguerra, ai "diversi pareri" sulla problematica dei rapporti tra Aviazione e forze di superficie e dell'"aerocooperazione".

(F. B.)

## ABBREVIAZIONI

(solo per i periodici più importanti)

AER. = "Aeronautica" (Milano)

ECHI COMM. = "Echi e Commenti" (Roma)

FA = "Le Forze Armate" (Roma)

RA = "Rivista Aeronautica" (Roma)

VIE A. = "Le Vie dell'Aria" (Roma)

ALA IT. = "L'Ala d'Italia" (Milano)

## I - AUTORI ITALIANI DEGLI ANNI VENTI

DOUHET, Giulio, *Dominio, non difesa del cielo*, FA, n. 121, 14 giugno 1927.

DOUHET, Giulio, *Per il dominio dell'aria – Caccia e combattimento*, FA, n. 123, 21 giugno 1927.

BARONE, Umberto, *La clava (a proposito di La clava e le frecce)*, FA, n. 124, 24 giugno 1927.

DOUHET, Giulio, *Per il dominio dell'aria*, FA, n. 140, 20 agosto 1927.

PRICOLO, Francesco, *L'offesa a volo rasente*, RA, n. 11, 1927.

DOUHET, Giulio, *Per il dominio dell'aria*, FA, n. 23, marzo 1928.

DOUHET, Giulio, *Per il dominio dell'aria*, FA, n. 207, 10 aprile 1928.

DOUHET, Giulio, *Per il dominio dell'aria – Semplice dichiarazione*, FA, n. 1, maggio 1928.

GASTALDI, Camillo, *L'offesa a super-quota*, "Aeronautica", n. 3 e n. 4, 1928.

COOP, Ernesto, *L'apparecchio da battaglia, il super-caccia, il dominio dell'aria*, RA, n. 8, 1928.

LEGA, Vittorio, *Le possibilità del volo rasente nell'attacco contro navi da superficie*, RA, n. 9, 1928.

JOTTI DA BADIA POLESINE, *L'aviazione militare nel concetto di Gino Allegri*, "Giornale dell'Aviazione", 15 novembre 1928.

MAUGERI, Franco, *L'attacco aereo contro navi*, RA, n. 12, 1928.

MALUSARDI, Ugo, *Sulle possibilità offensive degli aerei contro navi*, "Rivista Marittima", n. 3, 1929.

GELOSO, Carlo, *La cooperazione avio-esercito*, FA, n. 309, 2 aprile 1929.

FUCINI, Mario, *L'aviazione da caccia a bassa quota*, AER., n. 4, 1929.

LEGA, Vittorio, *Le possibilità del volo rasente nell'attacco contro navi da superficie*, RA, n. 4, 1929.

GAVINO, Virgilio, *L'attacco a volo rasente contro navi*, RA, n. 4, 1929.

DOUHET, Giulio, *Circa le Grandi Unità aeree*, RA, n. 6, 1929.



MAUGERI, Franco, *L'attacco a volo rasente contro le navi*, RA, n. 11, 1929.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA (Ufficio di S.M.), *Relazione sulle esercitazioni aeree del 1929 - Costa Toscana*, Roma, 1929 (accenni).

## II - AUTORI STRANIERI DEGLI ANNI VENTI

ANONIMO, *L'aeroplano d'attacco "Curtiss"*, "Aviation", (Francia), n. 24, 1927.

POVOLOSKI, *Le nuove tappe nello sviluppo tattico dell'aviazione da bombardamento leggero*, "Corriere della flotta aerea" (URSS), n. 7, 1929.

ANONIMO, *Manovre aeree russe del 1927*, RA, n. 8, 1928.

SOLIVACEF, *Combattimento aereo con velivoli d'assalto*, RA, n. 12, 1929.

ANONIMO, *Nota sull'impiego del volo rasente nella guerra 1914-1918*, "Air" (Francia), n. 212, 1928.

## III - AUTORI ITALIANI DEGLI ANNI TRENTA

BONOMI, *Aerosiluranti*, RA, n. 1, 1935.

GOBBI, Luigi, *Reparti speciali d'assalto*, RA, n. 5, 1935.

DE SANCTIS, *Degli assalti aerei*, ALA IT., n. 10, 1931.

COLANGELI, Cesare, *L'aviazione d'assalto nella nostra politica aerea*, RA, n. 6, 1935.

OTTOLENGHI, Attilio, *Volo rasente e tiro radente*, "ECHI COMM.", n. 14, 1931.

CANEVARI, Emilio, *Insegnamenti tattici della guerra spagnola*, "La Vita Italiana", Anno XXV, Vol. I, Fasc. CCXCII, 15 luglio 1937 (accenni).

MATRICARDI, Attilio, *Particolari forme d'impiego dell'Armata Aerea*, RA, n. 12, 1931.

PIACENTINI, Pietro, *La potenza aerea e l'aviazione d'assalto*, RA, n. 3-4-5, 1938.

VULTUR, *Aerosiluro o bomba?*, RA, n. 3, 1934.

GUICCIARDI, Diego, *Aerosiluro o bomba nella guerra navale*, RA, n. 7, 1934.

RAFFAELLI, Ferdinando, *Mezzi e metodi di guerra aerea nei cieli di Spagna*, RA, n. 6, 1938.

AJMONE CAT, Mario, *Il siluro e la bomba nella guerra aerea sul mare*, RA, n. 8, 1934.

INCERPI, Piero, *L'attacco al suolo nella guerra di Spagna*, RA, n. 8, 1938.

TRIZZINO, Antonino, *L'aereo silurante*, RA, n. 10, 1934.

VALLE, Giuseppe, *La dottrina - Lo spirito*, "Rassegna Italiana" (numero speciale dedicato alle Forze Armate), giugno 1939 (accenni).

PIACENTINI, Pietro, *L'aviazione d'assalto non è una specialità fondamentale*, RA, n. 3, 1935.

PRICOLO, Francesco, *Impiego dell'Aviazione legionaria*, in "Scritti Aeronautici", Roma, Ed. Ministero dell'Aeronautica, 1940.

COLANGELI, Cesare, *La formula della guerra decisiva*, RA, n. 5, 1935.

#### IV – AUTORI STRANIERI DEGLI ANNI TRENTA

DOBROTOVISKI, *Analisi di alcune condizioni del volo rasente*, RA, n. 3, 1930.

CIERMGAL, A., *Concorso dell'aviazione da combattimento nell'azione di una divisione di fanteria*, RA, n. 10, 1930.

INOSEMCIEV, *Fotografia aerea a volo rasente*, RA, n. 2, 1931.

ANONIMO, *Metodo per l'esecuzione di bombardamenti aerei*, RA, n. 2, 1931.

RODSIEVIC, N., *Attacchi dell'aviazione navale contro basi costiere*, RA, n. 6, 1931.

SAKOFF, N., *Aviazione da bombardamento leggera e aviazione da combattimento contro reparti motorizzati*, RA, n. 6, 1931.

SCIETCIKOF, *La ricognizione aerea a volo rasente*, RA, n. 8, 1931.

BURCIEG, *Esplorazione degli itinerari a volo rasente per le azioni d'assalto*, RA, n. 8, 1931.

ILIUCHIN, *Sistemi d'assalto dell'Aviazione contro convogli ferroviari*, RA, n. 9, 1931.

TURGIANSKI, *L'Aviazione contro colonne in marcia*, RA, n. 10, 1931.

PANIN, *Il tiro a volo rasente*, RA, n. 11, 1931.

LAPCINSKIN, *Sul tiro a volo rasente*, RA, n. 12, 1931.

GRECNE, *Aviazione contro fanteria*, RA, n. 10, 1931.

ANONIMO, *Attaque de troupes à terre par des avions volants en vol rasant*, "Revue d'Infanterie", 1 dicembre 1931.

GUILLEMENEY, *Attaque de troupes à terre par des avions volants en vol rasant*, "Revue des Forces Armées", n. 27, 1931.

SMIRNOFF MOGHIREFF, *Azioni di velivoli da combattimento e loro protezione*, RA, n. 5, 1931.

XARISCHKIN, *La reazione aerea agli attacchi dell'aviazione d'assalto*, RA, n. 2, 1933.

MEDNIS, *L'armamento e l'impiego del velivolo d'assalto*, RA, n. 2, 1933.

FECHET, *Fabbisogno di velivoli d'assalto negli Stati Uniti*, RA, n. 5, 1932.

OKOVALKOFF, *L'aviazione d'assalto e il suo impiego*, RA, n. 7, 1932.

CIGARIEFF, *Attacco a una colonna motorizzata da parte dell'aviazione d'assalto*, RA, n. 9, 1932.

ILIN, *Principi fondamentali dell'attività dell'aviazione d'assalto*, RA, n. 10, 1932.

HELDERS (VON), *La guerra aerea nel 1936* (Ed. 1932 - accenni).

*Pour un «Douhet français» – VIII – Coup d'oeil sur l'aviation d'assaut du Colonel Mecozzi – L'aviation d'assaut c'est un retour vers l'Aviation auxiliaire de l'Armée de terre*, "Les Ailes", febbraio 1935.

ROUGERON, Camille, *L'aviation de bombardement*, Paris, Berger - Lévrault, 1937 (2 Vol.), (accenni).

## V – AUTORI DELLA GUERRA 1940-1943

FANALI, Duilio, *Specialità di attacco al suolo*, RA, n. 6, 1940.

*Fatti d'arme (Attacchiamo Cracovia a volo rasente; Attacco in picchiata su Varsavia; La tattica di un assalto a volo rasente; Attacchi ad ondate invece di attacchi in massa; Aviazione da caccia contro aviazione d'assalto; L'aviazione d'assalto; L'efficacia dell'offesa a volo rasente e in picchiata; L'Aviazione contro l'esercito nemico; Carri e velivoli; Il potere aereo)*, RA, n. 6, 1940.

Sintesi redazionali di articoli germanici e francesi sul volo rasente e l'aviazione d'assalto, talvolta con brevi commenti attribuibili allo stesso Mecozzi.

*Aeronautica militare (Assalti a bassa quota contro l'esercito nemico; L'evoluzione della strategia aerea; Grande esplorazione a volo rasente; La difesa contraerea di fronte alla moderna tattica aviatoria)*, RA, n. 7, 1940.

*L'urgente necessità di numerosi velivoli d'assalto*, RA, n. 7, 1940.

Sintesi redazionale (talvolta con commento attribuibile a Mecozzi) di articoli francesi e inglesi.

ZOPPI, Ottavio, *Le operazioni militari in Polonia e in Occidente*, Milano, ISPI, 1940 (accenni).

*Aviazione da assalto*, RA, n. 3, 1941.

Sintesi redazionale di un articolo del capitano sovietico M. F. Zaruzky sul "Notiziario della Flotta Aerea", n. 10, 1940.

M.R., *Note di tecnica navale – La nave portaerei*, "Comando", n. 3-4, 1941.

CRÒ, Mario (Amedeo Mecozzi?), *Insegnamenti dell'esperienza*, VIE A., n. 51, 21 dicembre 1941 (ristampato in RA, n. 1, 1942).

FANALI, Duilio, *L'offesa ravvicinata*, VIE A., n. 52, 28 dicembre 1941 (ristampato in RA, n. 1, 1942).

FANALI, Duilio, *Le sottospecialità dell'offesa ravvicinata*, VIE A., n. 1, 4 gennaio 1942 (ristampato in RA, n. 1, 1942).

VECCHI, Delio, *Note di tecnica militare – Aerosiluranti*, "Comando", n. 1, 1942.

UNIA, Carlo, *Considerazioni sulle caratteristiche essenziali dei velivoli aerosiluranti*, VIE A., n. 2, 11 febbraio 1942 (ristampato in RA, n. 1, 1942).

FERNANDEZ PEREZ, Gerardo, *L'aviazione d'assalto in Spagna*, RA, n. 6, 1942.

Traduzione dell'analogo articolo pubblicato dalla "Revista de Aeronáutica" spagnola n. 3, 1941.

GIOVINE, Vittorio, *Il fattore aereo nella guerra attuale*, RA, n. 9, 1942.

(Conferenza tenuta dal generale di squadra aerea Giovine al XLI Congresso della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, Roma, 27 settembre 1942) - (accenni).

## VI – AUTORI DAL 1945 AL 2000

ZEZZA, Michele, *Critiche a Geronte – Unità ed autonomia dell'Aviazione Militare*, RA, n. 7, 1946.

PORRO, Felice, *L'Aviazione nella guerra di Libia – La V Squadra aerea dal 10 giugno 1940 al 5 febbraio 1941*, RA, nn. 6-7-8, 1948.

(Pubblicato anche in Estratto a Cura Associazione Culturale Aeronautica, Roma, 1948) - (accenni).

AVIANTE, Antonio, *Lusinghevole utopia e insopprimibile realtà*, RA, n. 5, 1950.

TIMBRETTI, Clemente, *Dei principî assoluti e delle menzogne convenzionali*, RA, n. 8, 1950 (\*).

AVIANTE, Antonio, *Strategie e ideologie*, RA, n. 9, 1950

SANTORO, Giuseppe, *L'Aeronautica Italiana nella II guerra mondiale* (2 Vol.), Roma, Danesi, 1950 (accenni).

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte I).

GUERGIO, Romolo, *La cooperazione aeroterrestre*, RA, n. 6, 1951.

*La Circolare 7000 e la cooperazione aeroterrestre*, "Rivista Militare", n. 10, 1951 (senza Autore).

COSTANZI, Giulio, *Memento tra passato e avvenire*, RA, n. 2, 1953 (accenni)<sup>(\*)</sup>.

SANTORO, Giuseppe, *Errori passati ed inesattezze presenti*, RA, n. 4, 1953 (accenni)<sup>(\*)</sup>.

GENTILE, Rodolfo, *L'Aviazione entra nella coscienza di tutti*, RA, n. 11-12, 1953 (accenni).

CUPINI, Ranieri, *L'aviazione d'assalto di ieri e di oggi*, RA, n. 2, 1954 (ristampato sulla RA, n. 7, 1964, in occasione della celebrazione del Trentennale della Costituzione del 5° Stormo d'Assalto al comando di M.)<sup>(\*)</sup>.

DUMA, Antonio, *Il Douhet e il Mecozzi, oggi*, RA, n. 8-9, 1968<sup>(\*)</sup>.

QUINZIO, Patrizio Flavio, Recensione di *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto*, "Rivista Militare", n. 9, 1969<sup>(\*)</sup>.

PELLICCIA, Antonio, *L'ultimo assalto*, RA, n. 9, 1970<sup>(\*)</sup>.

PRICOLO, Francesco, *La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale*, Milano, Longanesi, 1970 (accenni).

MARIETTI, Mario, *Cooperazione ancillare o concomitanza operativa?*, RA, n. 5, 1971<sup>(\*)</sup>.

*Lettere al Direttore – In memoria del Generale Amedeo Mecozzi* (corrispondenza tra il generale Mecozzi e il colonnello dell'Esercito Patrizio Flavio Quinzio), RA, n. 2, 1972<sup>(\*)</sup>.

MAGISTRELLI, Remo, *La costituzione dell'Aeronautica Italiana fu influenzata dal pensiero del generale Douhet?* RA, n. 6, 1972<sup>(\*)</sup>.

PELLICCIA, Antonio, *Amedeo Mecozzi e la dottrina di guerra aerea*, RA, n. 10, 1972<sup>(\*)</sup>.

MATRICARDI, Attilio, *Commenti al recente libro sulla guerra aerea*, Assisi, Tip. Porziuncola, 1972. Si riferisce al precedente libro del generale Pricolo (accenni).

MARIETTI, Mario, *Perché lodavano Douhet e denigravano Mecozzi?* RA, n. 2, 1973<sup>(\*)</sup>.

LUDOVICO, Domenico, *Teoria e realtà della guerra aerea*, RA, n. 1-2, 1974<sup>(\*)</sup>.

PELLICCIA, Antonio, *Far giustizia a Mecozzi*, RA, n. 5-6, 1974<sup>(\*)</sup>.

LUDOVICO, Domenico, Lettera in merito a talune affermazioni del generale Pelliccia sui contenuti del precedente articolo *Teoria e realtà della guerra aerea*, RA, n. 9-10, 1974<sup>(\*)</sup>.

D'AVANZO, Giuseppe, *Ali e poltrone*, Roma, Ciarrapico, 1976 (numerosi accenni anche biografici riferiti sia all'anteguerra che al dopoguerra).

PELLICCIA, Antonio, *Sicurezza collettiva e difesa nazionale*, "Rivista Militare", n. 2, 1985.

BOTTI, Ferruccio – ILARI, Virgilio, *Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopo-guerra (1919-1949)*, Roma, Ufficio Storico SME, 1985, Parte Seconda (accenni).

BOTTI, Ferruccio, *Mecozzi 1939-941: luci e ombre di una dottrina*, RA, n. 6, 1986.

BOTTI, Ferruccio, *Strategia "continentale" e strategia "mediterranea" nel pensiero militare aeronautico italiano tra le due guerre mondiali* (in Atti del Convegno Internazionale *La figura e l'opera di Giulio Douhet*, 12-14 aprile 1987, Caserta, Soc. di Storia Patria di Terra del Lavoro, 1988).

BOTTI, Ferruccio, *Il pensiero di Amedeo Mecozzi negli anni Venti: origini e prospettive dell'Aviazione d'Assalto*, RA, n. 1, 1989.

BOTTI, Ferruccio, *Il pensiero di Amedeo Mecozzi negli anni Trenta: la concezione totalitaria dell'assalto*, RA, n. 4, 1989.

(\*) Articolo ristampato (Vol. II, Parte III).



BOTTI, Ferruccio – CERMELLI, Mario, *La teoria della guerra aerea dalle origini alla seconda guerra mondiale* (1889-1939), Roma, Ufficio Storico SMA, 1989, Parte IV e V.

Analisi critica del pensiero di M. nell'anteguerra e della sua evoluzione, nel quadro del pensiero aeronautico dell'epoca e con particolare riferimento al contrasto con le teorie di Douhet (Premio Aerospaziale 1990).

BOTTI, Ferruccio, *Aspetti marittimi del pensiero di Amedeo Mecozzi*, "Rivista Marittima", n. 10, 1990.

BOTTI, Ferruccio, *Il pensiero di Amedeo Mecozzi nel secondo dopoguerra: bilancio e prospettive*, RA, n. 2, 1991.

BOTTI, Ferruccio, *Amedeo Mecozzi: Chef sans partisans, condottiere sans disciples et prophète sans fidèles* (in *Actes du Colloque International Precurseurs et prophètes de l'Aviation Militaire*, 8-10 ottobre 1990, Paris, Service Historique de l'Armée de l'Air, 1992).

BOTTI, Ferruccio, *Verso un "quarto potere" missilistico-spaziale?*, "Informazioni della Difesa", n. 3, 1993 (accenni).

BOTTI, Ferruccio, *Tra Douhet e Mecozzi: la teoria del potere aereo nel pensiero e nell'azione di Italo Balbo* (in *Balbo – Aviazione e potere aereo*, Atti del Convegno Internazionale del Centenario della nascita di Italo Balbo – 1896-1996, Roma, Ufficio Storico, Aeronautica, 1998, a cura di C.M. SANTORO).

GARELLO, Giancarlo, *Mecozzi: l'altro potere aereo e l'aviazione d'assalto* (in *Balbo – Aviazione e potere aereo*, Atti del Convegno Internazionale del Centenario della nascita di Italo Balbo – 1896-1996, Roma, Ufficio Storico Aeronautica, 1998, a cura di C.M. SANTORO).

BOTTI, Ferruccio, *De la stratégie aérienne à la stratégie spatiale: ou va la guerre?* "Défense Nationale" giugno 1999.

Sintesi di una comunicazione tenuta al Convegno *La puissance aérienne dans les conflits futurs* organizzato dalla "Foundation pour la Recherche Stratégique" (FED - Crest), e dall' "Institut de Stratégie Comparée", Paris, Senat, 26 febbraio 1999 (accenni).



## INDICE DEI NOMI DI PERSONA E DEI PRINCIPALI ARGOMENTI

### A

- ACHESON, Dean (Segr. Stato USA),  
*Vol. II:* 213, 215.
- ADER, Clément,  
*Vol. II:* 249, 250, 251, 252, 390, 391.
- ADORNI (ten.),  
*Vol. I:* 141.
- AEREO DA BATTAGLIA,  
*Vol. I:* XVII, 13, 45-49, 157, 210, 298.
- AEROCOOPERAZIONE,  
*Vol. II:* 41, 42, 77, 86, 87, 88, 121, 122, 223-227, 248,  
 254-263, 326, 327-333s.
- AEROSILURANTI,  
*Vol. I:* 145-148, 335, 336, 339, 342, 385.  
*Vol. II:* 62, 63, 290, 291.
- AJMONE CAT, Mario (gen.),  
*Vol. I:* XIII, XXX, 7, 146 (e nt. 6), 147, 163.
- ALDROVANDI, Ugo (serg. magg.),  
*Vol. II:* 106, 108.
- ALLEGRI, Gino (ten.),  
*Vol. I:* 162, 345.
- AMBROSINI,  
*Vol. II:* 90, 91.
- ANTISTENE,  
*Vol. II:* 184, 185, 187.
- ARDITISMO AVIATORIO,  
*Vol. I:* 49, 53-54, 85, 176, 207, 242, 243, 328-329.
- ARIMA (amm.),  
*Vol. II:* 301.
- ARMANI, Armando, (gen.),  
*Vol. I:* 27, 35, 67.
- ARMENGAUD (gen.),  
*Vol. I:* XVIII, 297 (nt. 1).
- ARNOLD, Henry H. (gen.),  
*Vol. II:* 401.
- ARTE DEL COMANDO,  
*Vol. II:* 218-222.
- ASSALTO CONTRAEREO,  
*Vol. I:* 282.
- ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA,  
*Vol. II:* 5-15, 17, 46, 47, 89, 90, 91.
- ATTACCO A BOMBARDAMENTO ORIZZONTALE,  
*Vol. I:* 85.
- ATTACCO A TUFFO,  
*Vol. I:* 85.
- ATTAL, Salvatore (ing.),  
*Vol. I:* 8.
- AUBE, Théophile (amm.),  
*Vol. II:* 252.
- AUCKINLECK, Claude (gen.),  
*Vol. II:* 402.
- AVIANTE, Antonio,  
*Vol. II:* 178, 192, 208.
- AVIAZIONE AUSILIARIA,  
*Vol. I:* 89, 104, 132-133.
- AVIAZIONE COOPERANTE,  
*Vol. I:* 86-93, 97-99, 389.
- AVIAZIONE DA CACCIA,  
*Vol. I:* 22-24, 45-49, 144, 157, 301-304.
- AVIAZIONE D'ASSALTO,  
*Vol. I:* 11, 35, 134-137, 142, 145, 150, 151, 152, 159-  
 214, 225-283, 416-418.  
*Vol. II:* 60, 69, 88, 96-100, 123-130, 228, 229, 291,  
 292, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303.
- AVIAZIONE D'ATTACCO AL SUOLO,  
*Vol. I:* 83-85, 134-137.
- AVIAZIONE ED ESERCITO,  
*Vol. I:* 106-112, 147, 148, 149, 172, 173, 174, 175,  
 258, 259, 260, 311, 323, 324, 326, 327, 328, 334-339.
- AVIAZIONE ITALIANA E PATTO ATLANTICO,  
*Vol. II:* 160-166.
- AVIAZIONE SUBENTRANTE,  
*Vol. I:* XXI.  
*Vol. II:* 160-166, 244, 254-263, 267-269.

B

- BACCELLI, Alfredo,  
*Vol. I*: 347 (nt. 27).
- BADII, Mario,  
*Vol. II*: 108.
- BADOGLIO, Pietro (Mar.),  
*Vol. I*: 144, 198.  
*Vol. II*: 189, 367.
- BAISTROCCHI, Alfredo (gen.),  
*Vol. I*: 217, 220.
- BALBO, Italo (Mar.),  
*Vol. I*: XIV (e nt. 2), 5, 6 (e nt. 2), 8, 12, 13, 45, 60, 86,  
 87, 88, 113, 149 (nt. 9), 151, 196, 215, 285.  
*Vol. II*: 55, 73, 222, 252, 282, 293, 311 (nt. 2), 335, 413  
 (e nt. 6), 415.
- BARACCA, Francesco (magg.),  
*Vol. I*: 109, 391.
- BARONE, Umberto (pilota),  
*Vol. I*: 50.
- BASTICO, Ettore (Mar.),  
*Vol. I*: 6, 191.
- BELTRAMI, Gian Marco (col.),  
*Vol. I*: XV (e nt. 3), 8.
- BENCIVENGA, Roberto (gen.),  
*Vol. I*: 6.
- BERARDI, Paolo (gen.),  
*Vol. I*: XXVIII, 103.
- BERNHARD, (von) Friedrich (gen.),  
*Vol. I*: 191.
- BERNOTTI, Romeo (amm.),  
*Vol. I*: 6, 41, 87, 88, 93, 94, 97, 98, 100, 102, 343.  
*Vol. II*: 384.
- BHAGAT, B.S. (gen.),  
*Vol. II*: 295.
- BISSOLATI, Leonida (on.),  
*Vol. II*: 278.
- BLACK, Charles,  
*Vol. II*: 223.
- BLANDY (amm.),  
*Vol. II*: 202, 203.
- BLIN, Arnaud,  
*Vol. I*: XVIII.
- BOBBIO, Valentino (gen.),  
*Vol. I*: 150.
- BOCK, (von) (Mar.),  
*Vol. II*: 39.
- BOFFITO, Giuseppe,  
*Vol. I*: XVIII (e nt. 11), XXIII, 10, 45.  
*Vol. II*: 412 e nt. 1.
- BOLLATI, Ambrogio (gen.),  
*Vol. I*: 347 (nt. 27).
- BOLOGNESI (col.),  
*Vol. I*: 213.
- BOMBA A RAZZO,  
*Vol. I*: 309.
- BOMBA ATOMICA,  
*Vol. II*: 152-154, 192-210, 244-247, 255.
- BOMBARDAMENTO STRATEGICO,  
*Vol. II*: 198-210.
- BOMPIANI, Giorgio (gen.),  
*Vol. I*: 294.
- BONACINA, Giorgio,  
*Vol. II*: 364.
- BONAMICO, Domenico (cte.),  
*Vol. I*: XXII (e nt. 25).
- BORSANI, Dino (ing.),  
*Vol. I*: 349, 350.
- BOTTI, Ferruccio (col.),  
*Vol. I*: XIII (nt. 1), XVII (nt. 5), XVIII (nt. 13, 14 e 15),  
 XXII (nt. 25), XXVIII (nt. 45 e 46), 5 (nt. 1), 6 (nt. 2),  
 45 (nt. 1), 144 (nt. 3), 147 (nt. 7).  
*Vol. II*: 9 (nt. 4), 17 (nt. 1), 18 (nt. 2 e 4), 115 (nt. \*),  
 131, 218 (nt. \*), 252 (nt. 27), 258 (nt. 40), 412 (nt. 3).
- BOUVARD,  
*Vol. I*: 191.
- BRADLEY, Omar (gen.),  
*Vol. II*: 193 (nt. 3), 194, 195, 197, 200, 201, 202, 203,  
 204, 211, 212.
- BRAGADIN, M. Antonio (cte.),  
*Vol. II*: 161.
- BRAVETTA, Ettore (amm.),  
*Vol. I*: 53.
- BREGUET (costruttore),  
*Vol. I*: 299.
- BUSCH, (von) (Mar.),  
*Vol. II*: 126.
- BYRD (pilota),  
*Vol. I*: 62, 72.

C

- CACOPARDO,  
*Vol. II*: 91.

- CADORNA, Luigi (Mar.),  
Vol. II: 278, 361.
- CAFORIO, Giuseppe,  
Vol. II: 348 (nt. 4), 389 (nt. 8).
- CAGNA, Stefano (gen.),  
Vol. II: 222.
- CALDERARA, Attilio (ten.),  
Vol. I: 8.  
Vol. II: 276, 360.
- CALEFFI, Camillo (gen.),  
Vol. II: 176.
- CALORI (magg.),  
Vol. I: 26.
- CAMPO D'AZIONE AEREO SUL MARE,  
Vol. I: 100-102, 241, 318, 340, 341, 342.
- CAMPO D'AZIONE ESCLUSIVO,  
Vol. I: 86-93.
- CANARIS (amm.),  
Vol. II: 185, 365.
- CANEVARI, Emilio (ten. col.),  
Vol. I: 285 (e nt. 3), 286, 322 (nt. 7), 335 (e nt. 4).  
Vol. II: 167 (nt. 1), 186 (nt. 5).
- CAPRONI, Gianni (ing.),  
Vol. I: XVIII (nt. 11), XXVI.  
Vol. II: 250, 251, 252, 360, 391.
- CARACCIOLO (ten. col.),  
Vol. I: 100, 102.
- CARLEY, George,  
Vol. II: 209.
- CARNEY (amm.),  
Vol. II: 205, 207.
- CARNOT, Lazzaro,  
Vol. II: 25.
- CAVAGNARI, Domenico (amm.),  
Vol. I: 145, 217.
- CAVIGLIA, Enrico (Mar.),  
Vol. I: 151.
- CAVOUR, Camillo Benso (Conte di),  
Vol. II: 313.
- CENTRO STUDI AERONAUTICI,  
Vol. I: 41-44, 123.
- CERMELLI, Mario,  
Vol. I: XVII (nt. 5), XVIII (nt. 15), 5 (nt. 1).  
Vol. II: 252 (nt. 27).
- CERUTTI, Alessandro,  
Vol. II: 401 (nt. 3).
- CESARE, Caio Giulio  
Vol. II: 220, 306.
- CEVA, Lucio,  
Vol. I: 141 (nt. 1).
- CHALIAND, Gerard,  
Vol. I: XVII.
- CHAMBERLIN (pilota),  
Vol. I: 62, 72.
- CHETWOODE, Philip (gen.),  
Vol. I: 39, 40.
- CHIESA (on.),  
Vol. II: 278.
- CHOCHENHAUSEN, (von) (gen.),  
Vol. II: 29, 31.
- CHRISTIAN (col.),  
Vol. II: 362.
- CHURCHILL, Winston,  
Vol. II: 202, 215, 242.
- CIANO, Galeazzo,  
Vol. II: 73, 186, 354, 359.
- CLAUSEWITZ, Karl (gen.),  
Vol. I: XIV, XVI (e nt. 4), 148, 153.  
Vol. II: 39, 241, 316, 317, 377 (nt. 1), 382, 400.
- CLEMENTINI (ten.),  
Vol. I: 141.
- CLOSTERMANN (asso franc.),  
Vol. II: 302.
- COCCHIA, Aldo (amm.),  
Vol. II: 313.
- COCCIA, Maurizio (gen.),  
Vol. I: XIV (nt. 2).
- COLANGELI, Cesare (cap.),  
Vol. I: 216, 217, 225, 284.
- COLLINS, Lawton (gen.),  
Vol. II: 193 (nt. 3), 197.
- CONCEZIONE TOTALITARIA DELL'ASSALTO,  
Vol. I: 208-214.
- CONCOMITANZA OPERATIVA,  
Vol. I: XXIX, 219, 221, 231, 246, 312, 325, 326, 345,  
373, 374, 375, 389.  
Vol. II: 254-263, 267-269, 323, 327-333, 386.
- COOLIDGE (Pres. USA),  
Vol. II: 231.
- COOP, Ernesto (ten. col.),  
Vol. I: 8.



- COOPERAZIONE,  
*Vol. I:* 86-93, 97-99, 106-112, 132-133, 146-149, 186, 209, 288, 336-339, 361-362, 372-377, 390-392.  
*Vol. II:* 75-88, 121-122, 141-151, 223-227, 256-263, 267-268, 321-322, 392.
- COPPI, Giovanni (col.),  
*Vol. I:* 141.
- CORSELLI, Rodolfo (gen.),  
*Vol. I:* XV.
- COSTANZI, Giulio (gen.),  
*Vol. I:* 151, 215, 223, 285, 314.  
*Vol. II:* 178, 276, 285 (nt. 13), 286 (nt. 14 e 15), 288 e nt. 1, 289, 291, 293, 294, 295, 357, 404.
- CROCCO, Gaetano Arturo,  
*Vol. II:* 22 (nt. 18).
- CROCE, Benedetto,  
*Vol. II:* 55, 398.
- CROCIERA AGGRESSIVA,  
*Vol. I:* 23.
- CROCIERA PROTETTIVA,  
*Vol. I:* 23.
- CUCURACHI, Antonio,  
*Vol. II:* 404 (nt. 5).
- CUNNINGHAM (amm.),  
*Vol. II:* 296.
- CUPINI, Ranieri (gen.),  
*Vol. II:* 236, 297.
- CURTISS (pilota),  
*Vol. II:* 360.
- D
- D'ANNUNZIO, Gabriele,  
*Vol. I:* 27, 35, 36, 294, 377.  
*Vol. II:* 252, 360, 361, 372.
- D'ASCANIO, Corradino,  
*Vol. II:* 361.
- D'AVANZO, Giuseppe,  
*Vol. I:* XIX (e nt. 17); XXIV (e nt. 32), 86 (e nt. 2), 87, 94, 141, 337 (e nt. 10).  
*Vol. II:* 13 (nt. 7).
- DAYAN, Moshe (gen.),  
*Vol. II:* 363.
- DE GAULLE, Charles (gen.),  
*Vol. II:* 255.
- DE GROSSI MAZZORIN, Carlo (c.te),  
*Vol. II:* 75, 76, 110, 111.
- DE LATTRE DE TASSIGNY, Jean (gen.),  
*Vol. II:* 177.
- DEMOCRATIZZAZIONE DELLE F.A.,  
*Vol. II:* 110-114.
- DE MONTBRIAL, Thierry,  
*Vol. I:* XVIII.
- DENFELD (amm.), 193 (nt. 3),  
*Vol. II:* 203, 231.
- DE PAOLIS (gen.),  
*Vol. II:* 348 (nt. 3).
- DE PINEDO, Francesco (gen.),  
*Vol. I:* 8, 60, 61, 62, 307.  
*Vol. II:* 55.
- DE PORTO (gen.),  
*Vol. II:* 236.
- DE RUGGIERO, Guido,  
*Vol. II:* 132, 135.
- DE SEVERSKY, Alexander,  
*Vol. II:* 22, 27, 28, 29, 33-42, 141, 143, 144, 145, 263, 288, 371, 375.
- DEUTSCHMANN, Paul,  
*Vol. II:* 113.
- DICKENS, Gerald (amm.),  
*Vol. II:* 141, 142, 154.
- DI GIAMBERARDINO, Oscar (amm.),  
*Vol. I:* 342, 343.  
*Vol. II:* 211, 290.
- DI GIORGIO, Antonino (gen.),  
*Vol. II:* 353.
- DI LORENZO, Giovanni (col.),  
*Vol. I:* 340 (nt. 20).
- DIRETTIVE PER L'IMPIEGO DELLE GRANDI UNITÀ (1935),  
*Vol. I:* 147, 148, 215-224.
- DOMINIO DELL'ARIA,  
*Vol. I:* 55, 56, 104, 153-155, 218.  
*Vol. II:* 343-349, 400-401.
- DOUHET, Giulio (gen.),  
*Vol. I:* XIII (e nt. 1), XIV (e nt. 2), XV, XVI, XVII (e nt. 6, 7 e 9), XVIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII (e nt. 27), XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII (e nt. 45), XXIX, XXX (e nt. 49), 1, 5, 6 (e nt. 2), 7 (e nt. 3), 8-13, 19, 22, 25, 39 (e nt. 1), 45-50, 52-56, 57, 60, 66, 80, 86, 87, 88 (e nt. 3), 88, 94, 97, 98, 100, 102-106, 113, 114, 141, 144, 148, 149 (nt. 9), 152, 156, 157, 158, 186, 191, 208, 209, 210, 215-220, 221, 222, 224, 226, 285, 286,

287 (nt. 7), 290, 310, 335, 338, 344, 345, 349, 354, 368, 383, 395.  
*Vol. II*: 9, 10, 18, 20 (e nt. 9, 10, 11 e 12), 21 (e nt. 13), 22 (e nt. 16), 23, 28, 29, 30, 32, 33, 39, 68, 69, 75, 97 (e nt. 2), 141, 145, 152, 154, 179, 209, 211, 230, 239, 240, 241, 243, 244, 245, 247, 249 (e nt. 17), 250, 251, 252, 256, 258, 260, 265, 270, 276-280, 281 (e nt. 6), 282 (e nt. 9), 283 (e nt. 10 e 11), 284, 285 (nt. 13), 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 297, 298, 306, 307, 308, 309, 310, 311 (e nt. 2), 312, 315, 337, 338-344, 347, 348, 350 (e nt. 1), 351 (e nt. 2), 352, 353, 354, 357, 359-365, 367-373, 375, 377 (e nt. 1), 378, 380, 382-387, 388, 389, 390-394, 400, 401, 403, 406, 407, 408, 412.  
DOWDING, Hugh (Mar.),  
*Vol. II*: 37, 42.  
DULLES, Allen,  
*Vol. II*: 186 (nt. 4).  
DUMA, Antonio (gen.),  
*Vol. II*: 308, 321 (nt. 4).  
DUPONT, Amelio (col.),  
*Vol. I*: 107, 190.  
DUVAL (gen.),  
*Vol. II*: 279.

E

EINAUDI, Luigi,  
*Vol. II*: 132, 135.  
ERCOLANI, Ildebrando (cap.),  
*Vol. I*: 141.  
ETIENNE (cap.),  
*Vol. I*: 295.  
EVOLA, Julius,  
*Vol. II*: 185 (nt. 2).

F

FACCIOLI, Aristide (ing.),  
*Vol. II*: 361.  
FALDELLA, Emilio (gen.),  
*Vol. II*: 375.  
FANALI, Duilio (gen.),  
*Vol. I*: 141, 345, 346.  
*Vol. II*: 236, 264.  
"FANTE SICANO",  
*Vol. II*: 75, 76.  
FEA (prof.),  
*Vol. I*: 97, 98.

FEDERICI, Riccardo (cap.),  
*Vol. I*: 141.  
FEDERICO II DI PRUSSIA,  
*Vol. II*: 167 (nt. 1), 306.  
FERMI, Enrico,  
*Vol. II*: 133.  
FERRARI (gen.),  
*Vol. I*: 151.  
FERRARIN, Arturo,  
*Vol. II*: 361.  
FETTARAPPA (gen.),  
*Vol. I*: 188.  
FILIPPO II DI SPAGNA,  
*Vol. II*: 245.  
FIORAVANZO, Giuseppe (amm.),  
*Vol. II*: 9 (e nt. 3), 172, 173, 215, 218 (e nt. \*), 219, 220, 221, 222.  
FOCH, Ferdinand (mar.),  
*Vol. I*: 217.  
FORME D'AZIONE (DELL'AVIAZIONE D'ASSALTO),  
*Vol. I*: 261, 262, 263.  
FORRESTAL, James (Segr. Difesa USA),  
*Vol. II*: 203, 231.  
FORZE ARMATE E COSTITUZIONE,  
*Vol. II*: 115-120.  
FOUCHER (ing.),  
*Vol. I*: 295.  
FOULOIS (gen.),  
*Vol. II*: 279.  
FRITSCH, (von) (Mar.),  
*Vol. II*: 31.  
FULLER, J.F.C. (gen.),  
*Vol. II*: 313.

G

GASPAROTTO, Luigi (Ministro),  
*Vol. II*: 43, 45, 47, 70, 74, 89, 90.  
GATTI, Angelo (gen.),  
*Vol. I*: 6.  
GAVIN, James (gen.),  
*Vol. II*: 371.  
GELOSO, Carlo (gen.),  
*Vol. I*: 190.  
GENTILE, Rodolfo (col.),  
*Vol. I*: 333 (e nt. 1), 335 (e nt. 5).  
*Vol. II*: 369, 375.

GETTO RASENTE, PICCHIANTE E A TUFFO,

*Vol. I:* 177, 178, 264-268, 309.

GIACOMELLI, Raffaele,

*Vol. II:* 9, 69, 193 (nt. 1).

GINOCCHIETTI, Angelo (cap. fregata),

*Vol. I:* 97, 98, 100, 102.

GIOVINE, Vittorio (gen.),

*Vol. I:* 150, 151, 347 (e nt. 28).

GOBBI, Luigi (ten.),

*Vol. I:* 208, 209.

GOEBBELS, Joseph,

*Vol. II:* 35.

GOERING, Hermann (Mar.),

*Vol. I:* 335.

*Vol. II:* 21, 29, 30, 31, 32, 34, 362.

GORT, (Lord, gen.),

*Vol. II:* 149.

GRANDI, Dino,

*Vol. II:* 359.

GRAY (gen.),

*Vol. II:* 197.

GRAZIANI, Rodolfo (Mar.),

*Vol. II:* 190.

GRETSCH,

*Vol. I:* 29.

GROVES (gen.),

*Vol. II:* 143.

GUDERIAN, Heinz (gen.),

*Vol. I:* 334, 335.

*Vol. II:* 313.

GUERGIO, Romolo (col.),

*Vol. II:* 263 (e nt. 45).

GUERRA AEREA,

*Vol. I:* 80-82, 86-93, 103-105, 215.

*Vol. II:* 343-349, 352, 400.

GUERRINI, Domenico (gen.),

*Vol. I:* 10.

*Vol. II:* 413, 415.

GUICCIARDI, Diego (cap. corvetta),

*Vol. I:* 145, 146 (e nt. 5).

GUIDONI, Alessandro (gen.),

*Vol. II:* 19, 60.

## H

HALSEY, William F. (amm.),

*Vol. II:* 197.

HAMMERSTEIN,

*Vol. II:* 185.

HANDLEY PAGE (costruttore),

*Vol. I:* 299.

HARRIS, Arthur (Mar.),

*Vol. II:* 38, 364, 373.

HASSEL, (von)

*Vol. II:* 186.

HELDERS, (von)

*Vol. I:* 189.

HISS, Alger P.,

*Vol. II:* 231.

HITLER, Adolf,

*Vol. II:* 29, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 42, 144, 167 (nt. 1),  
185, 189, 215, 231, 362, 365.

HOEPPNER, (von) (gen.),

*Vol. I:* 217, 294, 315.

## I

IDROVOLANTE,

*Vol. I:* XXIX, 7, 8, 11, 23-24, 60-65, 164, 306, 307.

ILARI, Virgilio,

*Vol. I:* XXVIII (nt. 46), 5 (nt. 1).

*Vol. II:* 9 (nt. 4), 131, 412 (nt. 3).

ILYUSHIN, Serghei (gen.),

*Vol. II:* 96-100.

INCERPI, Piero (ten. col.),

*Vol. I:* 285 (e nt. 2), 286.

INCURSIONE,

*Vol. I:* 39-40, 113-133.

INDIPENDENZA (DELL'AVIAZIONE),

*Vol. I:* 87, 89.

ISTITUTO DI GUERRA AEREA,

*Vol. I:* 41-44.

ISTITUTO DI GUERRA MARITTIMA,

*Vol. I:* 41, 43.

## J

JACKSON, Robert,

*Vol. II:* 185 (nt. 3).

JEUNE ÉCOLE NAVALE,

*Vol. I:* 39.

*Vol. II:* 252.

JOHNSON, Louis (Segr. Difesa USA),

*Vol. II:* 203.

JOMINI, Antoine H. (gen.),  
Vol. I: XVI (e nt. 4), 153.  
Vol. II: 316.

K

KENNEDY, Robert,  
Vol. II: 369, 373.  
KENWORTHY (cte.),  
Vol. I: 321.  
KESSLERLING, Albert (Mar.),  
Vol. II: 125.  
KING (amm.),  
Vol. II: 201, 205.  
KINKAID (amm.),  
Vol. II: 203, 204.  
KISSINGER, Henry,  
Vol. II: 236, 392.  
KLEIN, Jean,  
Vol. I: XVIII.  
KNUDSON, William,  
Vol. II: 231.  
KONOYE (Principe),  
Vol. II: 366.

L

LALATTA (gen.),  
Vol. II: 308.  
LANGERON (cte.),  
Vol. I: 295.  
LAO-TSE,  
Vol. II: 185.  
LEHNDORFF (conte),  
Vol. II: 190.  
LEIGH - MALLORY, Trafford (Mar.),  
Vol. II: 302.  
LEMBO, Leandro,  
Vol. I: 134.  
LIDDELL HART, Basil,  
Vol. II: 313, 320.  
LINDBERG, Charles A.,  
Vol. I: 62, 72.  
Vol. II: 361.  
LIOTTA (gen.),  
Vol. I: 146.

LIOY, Vincenzo (cap.),  
Vol. I: 7.  
Vol. II: 375, 413 (e nt. 5).  
LOMBARD (gen.),  
Vol. I: 150, 151.  
LOURIER, Giorgio,  
Vol. I: 337.  
LUCINI, Bruno (gen.),  
Vol. II: 263 (e nt. 45).  
LUDENDORFF, Eric (gen.),  
Vol. I: XXIX.  
Vol. II: 31, 38, 39, 249, 251, 317, 389, 407.  
LUDOVICO, Domenico (gen.),  
Vol. I: XIX e nt. 18, XX.  
Vol. II: 14, 236, 248, 307, 357, 376, 377, 378, 382,  
389, 390, 393, 395.  
LURAGHI, Raimondo,  
Vol. II: 249 (nt. 17).

M

MACHIARELLI, Nicolò,  
Vol. II: 241, 313.  
MAC LEAN, Lachlan (commodoro),  
Vol. II: 148.  
MADDALENA, Umberto,  
Vol. II: 55.  
MAGINOT (Linea),  
Vol. I: 215, 216.  
MAGISTRELLI, Remo (gen.),  
Vol. II: 236, 339, 350, 352, 353, 354, 356, 357, 370.  
MAGLIOCCO (col.),  
Vol. I: 150.  
MAHAN, Arthur T.,  
Vol. I: XIV, 148.  
Vol. II: 230.  
MALAPARTE, Curzio,  
Vol. II: 187 (nt. 10).  
MANCINI, Luigi,  
Vol. I: XVIII (nt. 12).  
MANNI (gen.),  
Vol. I: 11.  
MANSTEIN, (von) Erich (Mar.),  
Vol. II: 313.  
MARAVIGNA, Pietro (gen.),  
Vol. I: 190, 191.







ROGERS (gen.),  
*Vol. II:* 262, 263.  
 ROHDEN, (von) H. (magg.),  
*Vol. II:* 40.  
 ROMAGNA - MANOIA, Ernesto,  
*Vol. II:* 5.  
 ROMMELL, Erwin (Mar.),  
*Vol. II:* 185, 302, 365.  
 ROSSI, Giorgio (cap.),  
*Vol. I:* 145.  
 ROSTAGNO (magg.),  
*Vol. I:* 97, 98, 100, 102.  
 ROUGERON, Camille (Ing.),  
*Vol. I:* XVIII, XX, 285, 286 (e nt. 4), 287, 288, 295, 309,  
 346, 388.  
*Vol. II:* 24, 25, 288, 376, 391.  
 ROYALL (gen.),  
*Vol. II:* 197.

S

SALVEMINI, Gaetano,  
*Vol. I:* XXI.  
 SANSONETTI, Luigi (amm. - pseudonimo PALINURO),  
*Vol. I:* 97, 98, 100, 101, 102, 151.  
 SANTORO, Carlo Maria (prof.),  
*Vol. I:* XIV (nt. 2).  
 SANTORO, Giuseppe (gen.),  
*Vol. I:* 9 e nt. 7, 149 (nt. 8), 333 e nt. 1, 336 (nt. 6), 338 (e  
 nt. 13), 339 (e nt. 15), 341, 342.  
*Vol. II:* 14, 236, 276, 288, 358, 368, 375.  
 SAVOIA (ten.),  
*Vol. II:* 276.  
 SCARONI, Silvio (cap.),  
*Vol. I:* 26, 27.  
 SCHEE,  
*Vol. I:* 62.  
 SEECKT, (von) Hans (gen.),  
*Vol. I:* 6, 100, 208, 219.  
 SEGRE, Roberto (gen.),  
*Vol. II:* 123 (nt. 1).  
 SFORZA (gen.),  
*Vol. II:* 308.  
 SHERMAN (amm.),  
*Vol. II:* 193 (nt. 3).  
 SIKORSKY (costruttore),  
*Vol. II:* 96.

SILVESTRI, Armando (ing.),  
*Vol. II:* 10 (nt. 5), 211.  
 SILVESTRI, Mario (Ing.),  
*Vol. I:* XIII.  
 SIMONETTI, Flavio,  
*Vol. II:* 240.  
 SMUTS (Mar.),  
*Vol. II:* 69.  
 SNOW, Edgard,  
*Vol. II:* 96.  
 SOLDATINI (cap.),  
*Vol. II:* 377.  
 SPADACINO, Nicola (col.),  
*Vol. I:* 141.  
 SPARKMAN, John (sen.),  
*Vol. II:* 175.  
 SPERRLE, Hugo (Mar.),  
*Vol. II:* 31, 302.  
 SPRUANCE (amm.),  
*Vol. II:* 202, 203, 204.  
 STALIN, Josif,  
*Vol. II:* 97, 231, 281.  
 STAUFFENBERG, (von) Klaus (col.),  
*Vol. II:* 185, 188, 190.  
 STEPHENSON,  
*Vol. II:* 133.  
 STORMOVİK (IL - 2),  
*Vol. II:* 96-100, 403.  
 STRATEGIA /STRATEGIA AEREA,  
*Vol. I:* 86-93, 131, 132, 361-365.  
*Vol. II:* 141-151, 192-210.  
 SYKES (gen.),  
*Vol. II:* 279.

T

TARGA, Spartaco (gen.),  
*Vol. I:* 191.  
 TATTICA AEREA,  
*Vol. I:* 131, 132.  
 TEDESCHINI-LALLI (gen.),  
*Vol. I:* 151.  
 TENDENZA ALL'ASSALTO,  
*Vol. I:* 186, 187, 188, 227-228.  
 TEORIA DELLE CARENZE,  
*Vol. I:* 285, 313-314, 322.  
*Vol. II:* 284-286.

TERRACINI, Umberto (sen.),

*Vol. II:* 132, 133, 135.

TERZA GUERRA MONDIALE,

*Vol. II:* 214-217.

TIMBRETTI, Clemente,

*Vol. II:* 184, 187.

TRASPORTO AEREO,

*Vol. I:* 297-298, 389.

TRENCHARD, Hugh (Mar.),

*Vol. II:* 142, 279.

## U

UNITÀ DI DOTTRINA,

*Vol. I:* 215-224.

UNITÀ E AUTONOMIA DELL'AVIAZIONE,

*Vol. II:* 75-88.

URBANI, Aldo (gen.),

*Vol. I:* 343.

## V

VACCHELLI, Nicola (gen.),

*Vol. I:* 24, 28, 42.

VALLE, Giuseppe (gen.),

*Vol. I:* 144, 145, 147, 148, 149, 150, 152, 196, 217, 218, 220, 290, 336, 341 (e nt. 21).

VANDERBERG (gen.),

*Vol. II:* 193 (nt. 3), 199.

VAUTHIER, Paul (col.),

*Vol. I:* XVII (nt. 9), XXII (e nt. 24), 215, 218, 219, 222.

VEGEZIO,

*Vol. II:* 52.

VISCONTI - PRASCA, Sebastiano (gen.),

*Vol. I:* 222, 342.

VITTORIO EMANUELE III,

*Vol. II:* 189

VOLKMANN (gen.),

*Vol. II:* 31.

VOLO RASENTE,

*Vol. I:* XXVIII, 12, 25-34, 66-79, 134-137, 160, 161, 197, 198.

"VULTUR",

*Vol. I:* 145, 146.

## W

WILSON, Charles,

*Vol. II:* 231.

WILSON, Eugene E.,

*Vol. II:* 230.

WRIGHT (fratelli),

*Vol. II:* 276.

## Y

YAKOVLEV (gen.),

*Vol. II:* 100.

YEATES, V.M.,

*Vol. II:* 382.

## Z

ZAVOLI, Bruno,

*Vol. II:* 362, 375.

ZAZZARINI, Luigi,

*Vol. II:* 108.

ZEZZA, Michele,

*Vol. II:* 75.

ZOLI, C.,

*Vol. I:* 36.

ZOPPI, Ottavio (gen.),

*Vol. I:* 151, 189, 352, 390, 391.

*Vol. II:* 190, 191.

ZULLINO, Pietro,

*Vol. II:* 359, 375.



